

# Innst. S. nr. 256

(2000-2001)

## Innstilling fra kontroll- og konstitusjonakomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet

Dokument nr. 3:10 (1997-1998)

Til Stortinget

### 1. INNLEDNING

Stortinget vedtok i 1990 at planleggingen av Hurum-prosjektet skulle avsluttes, og at Gardermoen skulle utredes som ny hovedflyplass for Oslo-området, jf. Innst. S. nr. 190 (1989-1990). Samferdselsdepartementet utarbeidet etter dette et planleggingsprogram som ble presentert i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 7 (1990-1991). Her heter det at Luftfartsverket og Norges Statsbaner (NSB) skulle utarbeide bedriftsøkonomiske analyser for henholdsvis hovedflyplassen og jernbanen. I Budsjett-innst. S. nr. 14. Tillegg nr. 1 (1990-1991) forutsetter flertallet at man i planarbeidet tar sikte på en kollektivandel på minst 50 pst.

Stortinget fattet i 1992 vedtak om utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen, med tilhørende tilbringersystem og konsekvenser for Forsvaret, jf. Innst. S. nr. 1 (1992-1993). I St.prp. nr. 90 (1991-1992), som lå til grunn for utbyggingsvedtaket, ble det uttalt at flyplassanlegget og jernbanen er lønnsomme prosjekter som helt eller delvis kan finansieres gjennom brukerbetaling, og at finansieringen av hovedflyplassen og Gardermobanen ikke vil representere en reell kostnad for staten. Noe også samferdselskomiteens flertall la til grunn, jf. Innst. S. nr. 1 (1992-93).

Formålet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å vurdere om Samferdselsdepartementet har gitt Stortinget korrekt og tilstrekkelig informasjon om prosjektenes bedriftsøkonomiske lønnsomhet og usikkerheten knyttet til denne. Det er lagt særlig vekt på å undersøke om alle vesentlige kostnads- og inntektsfaktorer er inkludert i de bedriftsøkonomiske beregningene, og om håndteringen av usikkerhet er tilfredsstillende ivaretatt.

### 2. OPPSUMMERING AV UNDERSØKELSEN

#### 2.1 Bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegninger

Vurdert i forhold til det tidspunktet hvor Stortinget fattet sitt vedtak, er det ikke funnet kostnadselementer som ikke er tatt med for utbyggingen av hovedflyplassen. Senere er det påløpt en kostnad på 275 mill. kroner som Luftfartsverket må betale til statskassen for å være sikret en utbetaling på 2 000 mill. kroner i 1999. Beløpet på 2 000 mill. kroner tilsvarer den antatte verdien av statens andel av verdier på Fornebu som Luftfartsverket skal overføre til hovedflyplassen i 1999. Beløpet på 275 mill. kroner burde inkluderes i prosjektets kostnadsside, fordi dette er en kostnad forbundet med å sikre finansieringen av hovedflyplassutbyggingen.

Når det gjelder Forsvaret er det opplyst at nettoutgiftene som følge av hovedflyplassutbyggingen er om lag 2 000 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 90 (1991-1992). 1 000 mill. kroner er belastet Hovedflyplassprosjektet og 1 000 mill. kroner finansieres over forsvarsbudsjettet. Det er fortsatt uklart hvor store faktiske kostnader Forsvaret har blitt påført som følge av hovedflyplassutbyggingen.

Ved beregningen av Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet viser undersøkelsen at flere kostnader ikke er tatt med. Dette kan ha resultert i at de anslagene for lønnsomheten som er presentert i St.prp. nr. 90 (1991-92) og i de årlige budsjettproposisjonene, har gitt et for optimistisk bilde av Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet.

I St.prp. nr. 1 (1994-1995) ble det opplyst at NSB hadde fortolket en bestemmelse i merverdiavgiftsloven på en måte som ikke er i samsvar med lovens intensjon, og at dette resulterte i økt merverdiavgiftsbelastning. Stortinget sluttet seg senere til at den økte merverdiavgiftsbelastningen skulle finansieres som tilskudd. Høsten 1997 beløp tilskuddet seg til totalt 742 mill. kroner,

jf. St.prp. nr. 1 (1997-1998). Beløpet er ikke tatt inn i prosjektets lønnsomhetsberegninger. Disse forhold ble ikke omtalt i St.prp. nr. 90 (1991-1992).

Grunnervervskostnaden var i St.prp. nr. 90 (1991-1992) inkludert i Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegninger, men er senere tatt ut. Kostnaden, som høsten 1997 beløp seg til 165 mill. kroner, følger direkte av utbyggingen av Gardermobanen. Kostnaden burde fortsatt vært inkludert i lønnsomhetsberegningene, slik som det er gjort i hovedflyplassprosjektet.

I lønnsomhetsberegningene for Gardermobanen er det kalkulert med en inntekt på 50 mill. kroner fordi det ble antatt at banen også vil føre til økt trafikk for NSB. Eventuell trafikkøkning for NSB er imidlertid ikke en bedriftsøkonomisk verdi for Gardermobanen. Videre ble kostnader knyttet til forsikring ikke tatt med, selv om utbyggingen ble foreslått gjennomført av et aksjeselskap. Denne kostnaden beløper seg til 20 mill. kroner.

## 2.2 Håndtering av usikkerhet

Hovedinntrykket er at Luftfartsverket har lagt vekt på å analysere usikkerheten i hovedflyplassprosjektet ved å gjennomføre grundige følsomhets- og risikoanalyser, noe som resulterte i at Luftfartsverket valgte å legge inn en prosjektereserve i investeringsanslaget.

NSB har foretatt usikkerhetsanalyser i et begrenset omfang. Det skapes likevel et inntrykk av at prosjektets usikkerhet er lav.

Utgangspunktet for planleggingen av Gardermobanen var med både tidspress og liten erfaring i bygging av høyhastighetsbaner noe som indikerer stor usikkerhet. Det var også klart at den valgte traséen ville gå gjennom fjell og områder med vanskelige grunnforhold. For å ta høyde for noe av usikkerheten ved beregningen av investeringsanslaget, ble det med utgangspunkt i en grunnkalkyle lagt til 15 pst., basert på erfaringstall.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 7 (1990-1991) er det pekt på at planleggingen var mer tidskritisk for tilbringertjenesten enn for hovedflyplassen, og at planleggingen måtte skje i høyt tempo.

Samferdselsdepartementet viser i St.prp. nr. 90 (1991-92) til gjennomførte følsomhetsanalyser, men omtaler ikke de risikoanalyser og sannsynlighetsberegninger som Luftfartsverket har gjennomført, heller ikke at Luftfartsverket og NSB håndterte usikkerhet på en ulik måte.

Opplysninger om investeringsanslagets usikkerhet på +/-20 pst. i St.prp. nr. 90 (1991-1992), kommer ikke fram i det kapittelet som omhandler Gardermobanens økonomi, men i kapittelet hvor Gardermoen sammenliknes mot Hobøl-alternativet. Informasjonen om usikkerheten er ikke presentert samlet. Det framgår ikke av St.prp. nr. 90 (1991-1992) at det er lagt inn prosjektereserve for hovedflyplassen.

I St.prp. nr. 1 (1997-1998) uttaler Samferdselsdepartementet at Stortinget har vedtatt en øvre ramme for utbyggingen på 6 000 mill. kroner, gitt omregning til 1998-kroner og tillagt 20 pst. for usikkerhet. Stortinget vedtok en investeringsramme på 4 600 mill. 1992-kroner, og kostnader utover dette må etter Riksrevisjonens oppfatning betraktes som kostnadsoverskridelser.

I Innst. S. nr. 190 (1989-1990) uttales det at det måtte utarbeides en hovedplan for å avklare alle de tekniske og økonomiske sidene ved en ny hovedflyplass. Samferdselsdepartementet orienterte i St.prp. nr. 90 (1991-1992) om de omfattende grunnundersøkelsene som Luftfartsverket fikk gjennomført på hovedplannivå. Dette bidro til å klargjøre viktige forutsetninger som er lagt til grunn i de bedriftsøkonomiske analysene.

Grunnundersøkelsene i tilknytning til bygging av Gardermobanen er ikke omtalt verken i St.prp. nr. 90 (1991-1992) eller i NSBs hovedrapport.

### 2.2.1 Flytogets inntektsgrunnlag

Undersøkelsen har vist at det er usikkerhet i beregningen av flytogets inntektsgrunnlag. Den antatte markedsandelen er resultatet av beregninger i en transportanalysemodell som det hefter usikkerhet ved. Det er grunn til å stille spørsmål ved modellens egnethet for beregning av togets markedsandel.

I St.prp. nr. 90 (1991-1992) heter det at flytoggpassasjerer er betalingsvillige, og at lavere trafikk eventuelt kan kompenseres med å ta høyere priser. Det er imidlertid ikke foretatt reelle analyser av flytoggpassasjerenes betalingsvillighet, og NSB har bekreftet at opplysningene om passasjerenes betalingsvillighet er trukket ut fra generelle antakelser.

Samferdselsdepartementet uttaler at transportanalysemodellens resultater skulle benyttes som innspill til videre analyser av prosjektens lønnsomhet. NSB gjennomførte ikke egne supplerende analyser av hvilken markedsandel det var realistisk å oppnå for toget.

Det gis i NSBs hovedrapport (desember 1991) inntrykk av at prosjektets usikkerhet er lav, og at inntektsiden til Gardermobanen er forsiktig vurdert.

Etter vedtaket om utbyggingen er det først i St.prp. nr. 1 (1997-1998) opplyst at det er usikkerhet knyttet til flytogets inntekter. I 1997 gjennomførte Gardermobanen en konkurranseanalyse som viste at det er knyttet stor usikkerhet til om flytogets antatte markedsandel er realistisk. Blant annet går det fram at konkurrentenes antakelser om egen markedsandel i stor grad avviker fra Gardermobanens antakelser.

På det tidspunkt hvor St.prp. nr. 1 (1997-1998) forelå, var det ikke gjennomført analyser av kundenes betalingsvillighet. Gardermobanen har i sine lønnsomhetsberegninger, som ble presentert i St.prp. nr. 1 (1997-1998), lagt inn en prisøkning på om lag 50 pst. uten å justere den antatte markedsandelen. Antatt markedsandel er holdt uendret fra St.prp. nr. 90 (1991-1992) til og med St.prp. nr. 1 (1997-1998).

### 2.2.2 Samferdselsdepartementets kvalitetssikring av transportanalysemodellen

Departementet nedsatte en referansegruppe og en verifiseringsgruppe som skulle bidra til kvalitetssikring av utredningsarbeidet. Referansegruppens rapport reiser spørsmål om kollektivandelen er optimistisk høy og det blir stilt spørsmål ved NSBs antagelse om framtidige flypassasjerers ufølsomhet overfor prissetting på billetter. Riksrevisjonen kan ikke se at referansegruppens synspunkter er omtalt i proposisjonen.

Verifiseringsgruppen skulle gjennomgå transportanalysen rapportert til Samferdselsdepartementet. Resultatene av verifiseringsgruppens arbeid er ikke omtalt i St.prp. nr. 90 (1991-1992).

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 90 (1991-1992) ønsket samferdselskomiteen svar fra departementet på hvorfor en kollektivandel på over 45 pst. er realistisk når ingen sammenliknbar flyplass kan vise til en så høy kollektivandel. I sitt svar trakk departementet blant annet fram arbeidet som ble utført av verifiseringsgruppen som skulle etterprøve modellarbeidet og viste til en generell positiv omtale av arbeidet knyttet til modellen. Departementet trakk ikke fram verifiseringsgruppens til dels klare og alvorlige innvendinger mot arbeidet med og resultatene av transportanalysemodellen.

## 3. SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS KOMMENTARER

Luftfartsverket og NSB BA har gitt egne kommentarer til undersøkelsen.

Det har gjennom hele prosjektet har vært lagt betydelig vekt på kvalitetssikring blant annet for å få fram usikkerheten. Det er viktig hvordan økonomien og usikkerheten knyttet til denne presenteres for Stortinget. Det er grunn til å stille spørsmål ved om usikkerheten i Gardermoen-prosjektet kunne vært sterkere understreket på enkelte punkter i St.prp. nr. 90 (1991-1992).

Stortinget fikk tilstrekkelig og relevant informasjon om grunnlaget for Regjeringens anbefaling om utbygging av Gardermoen og Gardermobanen. Det var den samfunnsøkonomiske lønnsomheten som var grunnlaget for Regjeringens anbefaling om å velge et jernbanebasert kollektivsystem. Det var grunn til å anta at hele utbyggingen av Gardermobanen i tillegg også kunne være bedriftsøkonomisk lønnsom.

Stortinget ble i 1992 informert om alle vesentlige kostnadselementer som på det tidspunktet var kjent, og er siden blitt fortløpende orientert om endringer i kostnadselementene. Alle relevante og kjente kostnadselementer som angår selskapet NSB Gardermobanen AS er tatt med i selskapets bedriftsøkonomiske kalkyler.

Etter departementets oppfatning må en i de bedriftsøkonomiske analysene ta med alle kostnadselementene som selskapet står overfor og skal dekke.

Stortinget ble orientert i St.prp. nr. 1 (1994-1995) om kostnadsøkningen for Gardermobanen som følge av en ny tolkning av merverdiavgiftsloven. Stortinget vedtok å bevilge refusjon av merverdiavgift til NSB Gardermobanen AS. De årlige refusjonsbeløpene inngår ikke i de lånene som er bevilget til selskapet, og de er derfor heller ikke inkludert i de bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegningene til NSB Gardermobanen AS. Departementet mener heller ikke at dette ville vært riktig, jf. «Økonomisk analyseskjema - Gardermoen».

Grunnervervskostnaden i forbindelse med utbygging av Gardermobanen er finansiert over Jernbaneverkets budsjett og har derfor ikke vært inkludert i de bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegningene for selskapet NSB Gardermobanen AS.

I de bedriftsøkonomiske beregningene forut for St.prp. nr. 90 (1991-1992) ble det lagt til grunn at Gardermobanen ville inngå i den selvassurandørordningen som gjaldt i staten og forsikringspremien ble derfor ikke inkludert i lønnsomhetsberegningene. Etter at NSB Gardermobanen AS ble etablert, er forsikringspremien lagt inn i lønnsomhetsberegningene. Departementet kan ikke se at Riksrevisjonens merknader her er relevante.

Departementet registrerer Riksrevisjonens hovedinntrykk at Luftfartsverket har lagt betydelig vekt på å analysere usikkerheten i hovedflyplassprosjektet, men at NSBs håndtering av usikkerheten knyttet til Gardermobanens bedriftsøkonomiske beregninger synes lite tilfredsstillende. Det tas til etterretning at Riksrevisjonen mener at det i St.prp. nr. 90 (1991-1992) skapes et feilaktig inntrykk av at Luftfartsverket og NSB har håndtert usikkerhet i samme omfang. Imidlertid mener departementet at Stortinget er orientert om rapporter som beskriver usikkerheten både på kostnads- og inntektssiden for hovedflyplassen og Gardermobanen, men at det i etterkant kan sies at omtalen av usikkerheten kunne blitt gitt større plass.

Departementet viser til at risiko på kostnadssiden ble behandlet forskjellig av NSB og Luftfartsverket.

Departementets uttaler at inntektsgrunnlaget for en ny jernbane til hovedflyplassen nødvendigvis måtte inneholde vesentlige usikkerhetsmomenter. Usikkerheten ble omtalt i det utrykte vedlegget «Samlet Framstilling». Det vises også til at det i St.prp. nr. 90 (1991-1992) er redegjort for følsomhetsanalyser.

NSB Gardermobanen AS har siden 1993 gjennomført markeds- og inntektsanalyser, jf. St.prp. nr. 1 (1995-1996). Selskapet konkluderer med at det er stor usikkerhet knyttet både til markedsandelen for flytoget i de enkelte delmarkedene og til hvilken pris som er økonomisk optimal. På inntektssiden vurderer selskapet ut fra den konkurransesituasjonen som avtegner seg i dag, et usikkerhetsspenn i flytogets inntekter på inntil 30-40 pst.

NSB oppfattet at det valget som ble gjort med hensyn til tilbringersystem, var endelig. Det var en svakhet at det ikke ble gjennomført egne analyser som kartla kon-

sekvensene av å åpne for direkte konkurranse fra busser.

Departementet mener at det fortsatt er stor usikkerhet på inntektssiden, men at det kun er markedet som kan gi et sikkert svar på flytogets markedsandel når flytoget kommer i ordinær drift.

Departementet viser til at lønnsomheten er gitt en egen omtale i de senere års budsjettproposisjoner hvor Stortinget er gitt en løpende orientering om kostnadsendringer i utbyggingen av Gardermobanen og hvordan dette slår ut på prognosen for den bedriftsøkonomiske lønnsomheten for selskapet.

NSB Gardermobanen AS har siden 1993 gjennomført markeds-/inntektsanalyser, som viste at det var grunnlag for å opprettholde målet om en markedsandel på 42 pst. I 1997 er det gjennomført flere omfattende analyser som viser betydelig usikkerhet om selskapets framtidige inntekter, jf. St.prp. nr. 1 (1997-1998). Samferdselsdepartementet er likevel av den oppfatning at det fortsatt er grunnlag for å opprettholde en målsetting om høy markedsandel for flytogene.

Etter departementets oppfatning er Stortinget orientert om usikkerheten knyttet til togets markeds- og inntektsgrunnlag, ved at usikkerheten er omtalt i selve proposisjonen og i de analysene som Stortinget fikk tilgang til i forbindelse med behandlingen av proposisjonen. Etter at NSB Gardermobanen AS fikk ansvar for forberedelsen av driften og senere for selve driften av banen, har selskapet kartlagt flytogets markedsmuligheter innenfor flytogets ulike markedssegment. Disse analysene inkluderer til dels omfattende følsomhetsanalyser.

Departementet viser til Riksrevisjonens uttalelse hvor det reises tvil om samferdselskomiteen ble korrekt og tilfredsstillende informert om togets antatte kollektivandel. Departementet opplyser at det i forkant av framleggelsen av St.prp. nr. 90 (1991-92) i mai 1992 forelå beregningsresultater fra en forbedret versjon av modellen, versjon 5.0 (av 21. september 1992). I svaret til samferdselskomiteen i juni 1992 fant departementet derfor ikke grunn til spesielt å omtale de svakhetene som var påpekt vedrørende den tidligere modellversjonen 3.2. Her heter det at et togalternativ bør kunne tåle en kollektivandel som ligger 15 pst. lavere enn det som kommer fram i transportanalysemodellen. Det vil si ned mot 45 pst. Samferdselsdepartementet understreker for øvrig at det alltid vil knytte seg en generell usikkerhet til modeller og prognoser.

Departementet har ment og mener fortsatt at resultatet fra verifiseringsgruppens arbeid ikke innebar noen endring i forhold til den usikkerheten Stortinget var orientert om i St.prp. nr. 90 (1991-1992). Departementet trekker fram referansegruppens rapport hvor det blant annet reises spørsmål om kollektivandelen er for optimistisk. Etter departementets oppfatning er referansegruppens vurderinger basert på beste skjønn. Referansegruppen utførte ingen egen verifikasjon eller egne beregninger av sannsynlige kollektivandeler. Departementet opplyser at verifiseringsgruppen ikke

representerte noen høyere kompetanse på området eller satt med noen fasit. Verifiseringsgruppen kunne heller ikke gi noen form for godkjenning av analysearbeidet.

Det vil alltid være en vurdering om og i tilfellet hvor mye av den faglige diskusjonen som det vil være naturlig å bringe videre til Stortinget. Spesielt gjelder det hvor mye av de faglige diskusjonene som skal gjengis i selve proposisjons- eller meldingsteksten.

#### 4. RIKSREVISJONENS BEMERKNINGER

Riksrevisjonen har ikke funnet kostnadselementer som ikke er tatt med for utbyggingen av hovedflyplassen på beslutningstidspunktet. Senere er det derimot påløpt en risikopremie på 275 mill. kroner som burde vært inkludert.

Når det gjelder Gardermobanen, viser undersøkelsen at det er flere kostnadselementer som ikke er tatt med både på beslutningstidspunktet og i de senere års lønnsomhetsberegninger.

De bedriftsøkonomiske analysene skal inkludere de kostnadselementene som selskapet NSB Gardermobanen AS selv skal dekke. Etter Riksrevisjonens oppfatning skal alle kostnader og inntekter som prosjektet genererer, tas med, uavhengig av hvordan prosjektet er finansiert og organisert.

Etter Riksrevisjonens vurdering har ikke Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 90 (1991-1992) gitt et dekkende bilde av den bedriftsøkonomiske lønnsomheten til Gardermobanen. Riksrevisjonen er enig med departementet i at Stortinget er blitt orientert fortløpende om endringer i kostnadselementene. Usikkerheten med hensyn til tolkningen av merverdiavgiftsloven og konsekvensene dette eventuelt ville få for kostnadsanslaget, ble ikke gjort rede for i St.prp. nr. 90 (1991-1992).

Selv om Stortinget er orientert om endringene i kostnadselementene vedrørende Gardermobanen, er ikke alle endringene tatt inn i de bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegningene. Lønnsomhetsberegningene som er gjennomført, etter Stortingets vedtak, inkluderer ikke økte kostnader vedrørende merverdiavgift. Det samme gjelder for kostnader vedrørende grunnerverv.

Riksrevisjonen er innforstått med at NSB Gardermobanen AS har foretatt flere markedsundersøkelser etter 1993, men kundenes betalingsvillighet er ikke estimert. Før 1997 ble heller ikke konkurransesituasjonen tilstrekkelig analysert. Konkurrentanalysen i 1997 viste at det er knyttet stor usikkerhet til den anslåtte markedsandelen. Riksrevisjonen konstaterer at NSB Gardermobanen AS i sine beregninger fortsatt opprettholder markedsandelen samtidig som gjennomsnittsprisen på togreiser er økt med om lag 50 pst.

Departementet omtaler i St.prp. nr. 90 (1991-1992), etter Riksrevisjonens oppfatning, håndteringen av usikkerheten knyttet til investeringsanslaget som om den hadde vært behandlet på samme måte av Luftfartsverket og NSB.

Riksrevisjonens undersøkelse viser at NSBs analyser var av et langt mindre omfang og grundighet enn Luftfartsverkets. Luftfartsverket gjennomførte blant annet risikoanalyser og sannsynlighetsberegninger som grunnlag for å fastsette investeringsanslaget. Gjennom disse beregningene dannet Luftfartsverket seg et bilde av usikkerheten. For å ta høyde for en del av usikkerheten valgte Luftfartsverket å legge inn en prosjektreserve i investeringsanslaget.

NSB gjennomførte, så vidt Riksrevisjonen kan se, ingen analyser og beregninger som grunnlag for å vurdere i hvilken grad usikkerhet skulle tas hensyn til i investeringsanslaget. Det ble gjort et påslag på 15 pst. basert på erfaringstall, men ikke lagt inn noen prosjektreserve.

Riksrevisjonen mener at det er svakheter knyttet til måten investeringsanslagene er omtalt på i St.prp. nr. 90 (1991-1992). Det framkommer blant annet ikke at det er lagt inn en prosjektreserve for hovedflyplassen. Opplysningene om at den foreslåtte investeringsrammen for Gardermobanen vil ligge innenfor et avvik på +/-20 pst., kommer ikke fram under omtalen av Gardermobanens økonomi, men kun der hvor Gardermoen sammenliknes med Hobøl-alternativet. Riksrevisjonen mener at usikkerheten ved investeringsanslaget burde vært utredet på samme grundige måte for begge prosjektene, og presentert i St.prp. nr. 90 (1991-1992).

I St.prp. nr. 90 (1991-1992) er det ikke redegjort for grunnundersøkelser i forbindelse med Gardermobanen, mens dette ble viet betydelig plass når det gjaldt hovedflyplassen.

Grunnlaget for Gardermobanens antatte markedsandel var resultatene fra en transportanalysemodell. Verifiseringsgruppen hadde til dels klare og alvorlige innvendinger mot arbeidet med og resultatene av transportanalysemodellen. Også referansegruppen reiste spørsmål om den antatte kollektivandelen. Samferdselsdepartementet påpeker at usikkerheten i transportanalysemodellen er utførlig beskrevet i uttrykk nr. 1 til St.prp. nr. 90 (1991-1992).

Riksrevisjonen deler departementets syn om at et sikkert svar på flytogets markedsandel først kan gis når toget kommer i ordinær drift. Men Riksrevisjonen mener at usikkerheten vedrørende markedsandelen ikke ble gitt tilfredsstillende omtale i St.prp. nr. 90 (1991-1992). Utover opplysninger om at kollektivandelen ble justert ned fra 57 pst. til 53 pst., kan ikke Riksrevisjonen se at usikkerheten knyttet til transportanalysemodellen og dens resultater er nevnt i proposisjonen.

Etter Riksrevisjonens oppfatning er ovenstående opplysninger så viktige at de burde framkommet eksplisitt i proposisjonen. Departementet uttaler at det alltid vil være en vurdering om og i tilfelle hvor mye av faglige diskusjoner som skal gjengis i selve proposisjo-

nen eller meldingsteksten. Riksrevisjonen har forståelse for dette, men stiller spørsmålsteget ved de valgene som departementet har foretatt.

Riksrevisjonen har i annen sammenheng tatt opp spørsmålet om status for utrykte vedlegg. I brev til Stortingets presidentskap uttalte Riksrevisjonen at det var ønskelig å få avklart hvilke konstitusjonelle bindinger det ligger i utrykte vedlegg til fagproposisjonen. I brev av 17. juni 1993 fra Stortingets presidentskap heter det at

«... generelt må gjelde at utrykte vedlegg ikke kan regnes som en del av det konstitusjonelle saksframlegg med mindre selve det konstitusjonelle dokument (proposisjon eller melding) inneholder både en uttrykkelig omtale av de relevante opplysninger i vedlegget og en henvisning til vedkommende vedlegg.»

Da St.prp. nr. 90 (1991-1992) ble lagt fram for Stortinget, forelå det to versjoner av transportanalysemodellen. Det forelå også en rapport fra verifiseringsgruppen (datert 20. mars 1992). Verifiseringsgruppen ga uttrykk for at modellen hadde både sterke og svake sider. Da samferdselskomiteen spurte departementet om hvorfor over 45 pst. kollektivandel var realistisk for en flyplass på Gardermoen, sannsynliggjorde departementet kollektivandelen ved blant annet å trekke fram de positive sidene som verifiseringsgruppen anførte. At de kritiske synspunktene til verifiseringsgruppen ikke ble gjengitt, begrunnes av departementet med at transportanalysemodellen var forbedret på det tidspunkt hvor St.prp. nr. 90 (1991-1992) forelå, og at man derfor ikke fant grunn til å omtale de påpekte svakhetene vedrørende tidligere modellversjon.

Riksrevisjonen registrerer at departementet på det tidspunkt svaret ble gitt til komiteen, mente at modellens svakheter var redusert. I verifiseringsgruppens vurdering av modellversjon 5.0 fastholder imidlertid verifiseringsgruppen vesentlige deler av sin kritikk av modellen. Riksrevisjonen vil stille spørsmål ved den betydning departementet tillegger verifiseringsgruppens arbeid. Ifølge departementet representerte verifiseringsgruppen ikke noen høyere kompetanse på området og skulle heller ikke gi noen form for godkjenning av analysearbeidet.

Dette synes å stå i kontrast til det svaret som ble gitt til komiteen. I departementets svar heter det at

«Samferdselsdepartementet har opprettet en verifiseringsgruppe som har hatt som mandat å etterprøve det modellarbeid som har blitt utført (...)

Så lenge departementet selv valgte å trekke fram verifiseringsgruppens arbeid i sitt svar til komiteen, ville det etter Riksrevisjonens oppfatning vært naturlig at også de kritiske innvendingene til verifiseringsgruppen ble omtalt.

## 5. SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS SVAR

### «1. Bedriftsøkonomiske kostnader

Samferdselsdepartementet registrerer at Riksrevisjonen er enig med Samferdselsdepartementet i at Stortinget er blitt holdt løpende orientert om endringer i de ulike kostnadselementene som angår utbyggingen av Gardermobanen.

Selv om Stortinget etter Riksrevisjonens oppfatning er orientert om endringene i kostnadselementene, mener Riksrevisjonen at ikke alle endringer som etter Riksrevisjonens oppfatning burde være med er tatt med i de bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegningene.

Samferdselsdepartementet viser til at alle relevante kostnadselementer som har vært belastet bedriften NSB Gardermobanen AS har inngått i de bedriftsøkonomiske kalkylene. Dette er også i samsvar med «Økonomisk analyseskjema for Gardermo-prosjektet» som ble utarbeidet i samråd med ledende økonomisk fagekspertise på området, jf. Samferdselsdepartementets redegjørelse i brev med vedlegg av 13. mars 1998. Stortinget bestemte at utbyggingen skulle organiseres gjennom et eget aksjeselskap eiet av NSB. Stortinget bestemte at selskapet i takt med utbyggingen skulle tilføres kapital fra staten, og at utbyggingen skulle betales av brukerne. Samferdselsdepartementet kan ikke se at NSB Gardermobanen AS i de bedriftsøkonomiske kalkylene skulle ta med kostnader som ikke skal belastes selskapet.

At kostnader og inntekter som genereres utenfor bedriften skal tas med i en bedriftsøkonomisk lønnsomhetsberegning, er en faglig forståelse som Samferdselsdepartementet ikke deler.

Riksrevisjonen trekker fram Finansdepartementets veiledning i programanalyse. Samferdselsdepartementet vil bemerke at denne er utarbeidet som en veiledning i forbindelse med samfunnsøkonomiske investeringsanalyser og lignende kalkyler. Veiledningen omfatter bl.a. den samfunnsøkonomiske kalkulasjonsrenten og håndtering av ulike samfunnsøkonomiske kostnads- og inntektselementer. I slike analyser er det viktig å inkludere alle inntekts- og kostnadselementer som prosjektene genererer, også som et ledd i å gjøre prosjektene mest mulig sammenlignbare.

### 2. Usikkerhet

Samferdselsdepartementet konstaterer at etter Riksrevisjonens vurdering var NSBs analyser av usikkerheten av langt mindre omfang og grundighet enn Luftfartsverkets. Som det fremgår av tidligere korrespondanse, er Samferdselsdepartementet av den oppfatning at det både for flyplassen og Gardermobanen gjennom hele prosjektet har vært lagt vekt på usikkerhet, jf. det omfattende arbeid som har vært utført både i planleggings- og utbyggingsfasen. Det ble imidlertid benyttet ulike metoder i behandlingen av usikkerhet. NSB brukte den metoden som Statens vegvesen brukte på den tiden, som var annerledes enn Luftfartsverkets metode. Samferdselsdepartementet er ikke kjent med at Riksrevisjonen eller andre på det tidspunkt (1990/91) hadde faglige innvendinger til den metoden Statens vegvesen brukte og som også NSB den gang la til grunn.

Samferdselsdepartementet viser til at Riksrevisjonen har vært observatør og møtt i alle sentrale koordineringsorgan for Gardermoutbyggingen og er tilsendt alle månedsrapporter hvor det rapporteres om oppfølging av utbyggingen og økonomien i prosjektet. Samferdselsdepartementet er ikke kjent med at Riksrevisjonen har hatt merknader verken til den måten kostnadsanslagene ble presentert på for Stortinget i 1992, jf. St.prp. nr. 90 (1991-92)/Innst. S. nr. 1 (1992-93), eller til oppfølgingen og presentasjonen for Stortinget etter Stortingets behandling.

sjonen har hatt merknader verken til den måten kostnadsanslagene ble presentert på for Stortinget i 1992, jf. St.prp. nr. 90 (1991-92)/Innst. S. nr. 1 (1992-93), eller til oppfølgingen og presentasjonen for Stortinget etter Stortingets behandling.

### 3. Flytogets markedsandel

Riksrevisjonen tar opp bruken av transportanalysemodellen og departementets presentasjon i St.prp. nr. 90 (1991-92) av verifiseringsgruppens arbeid. Innspillene fra denne gruppen ble løpende vurdert i forbindelse med modellanalysene. I stedet for å basere seg på antakelser om tilbringertransport ved sammenlignbare flyplasser, valgte Samferdselsdepartementet å beregne volum og kollektivandeler m.v. for tilbringertransporten ved systematisk modellarbeid som også sikret konsistens i resultatene. Modellarbeidet ble utført av personer som var de fremste fagfolk på dette området i Norge i samarbeid med Trafikon AS, Bruer IKB AS, Nybro-Bjerck AS, Transportøkonomisk institutt (TØI) og Vegdirektoratet. Samferdselsdepartementet viser til sine tidligere redegjørelser til Riksrevisjonen om arbeidet med transportanalysemodellen og verifiseringsgruppens arbeid i den forbindelse.

Riksrevisjonen spør om hvilken betydning departementet tillegger verifiseringsgruppens arbeid. Samferdselsdepartementet ønsket å etablere en gruppe som kunne gi sine vurderinger av analysearbeidet og de relativt kompliserte matematiske og modelltekniske utredninger dette bygget på. Som departementet peker på i sitt brev av 30. mars 1998, var det ikke meningen at verifiseringsgruppen skulle gi noen form for godkjenning av analysearbeidet. Samferdselsdepartementet tilla gruppens arbeid stor vekt og viser til at det foregikk en løpende dialog mellom analysegruppen og medlemmene i verifiseringsgruppen, jf. at verifiseringsgruppens arbeid dreide seg mot å komme med innspill som kunne være til nytte i modellarbeidet.

Som påpekt i Samferdselsdepartementets brev til Riksrevisjonen av 13. mars 1998, kan det sett i etterkant, være grunn til å stille spørsmål ved om usikkerheten på enkelte punkter kunne vært sterkere understreket i selve proposisjonen. Med bakgrunn i de nokså kompliserte matematiske og modelltekniske drøftinger dette analysearbeidet var basert på, uttalte Samferdselsdepartementet at det vil være en vurdering om og i tilfelle hvor mye av faglige diskusjoner som skal gjengis i selve proposisjonen eller meldingsteksten. Samferdselsdepartementet har merket seg at Riksrevisjonen har forståelse for departementets syn på dette punkt.

Når det gjelder referansegruppen, var denne gruppens mandat og faglige sammensetning knyttet til å gi råd til hvordan det samlede hovedplanarbeid skulle gjennomføres. Med det brede spekter av fagdisipliner som Gardermoprojektet omfatter var kvalitetssikringen knyttet direkte til hvert fagområde og til den enkelte tiltakshaver, se vedlagte kopi av referansegruppens mandat. Vi viser til at referansegruppen i sin hovedkonklusjon bl.a. uttrykte at tiltakshavernes planleggingsarbeid har vært profesjonelt organisert og gjennomført, jf. Samferdselsdepartementets brev til Riksrevisjonen av 13. mars 1998. Referansegruppen behandlet således ikke transportanalysemodellen spesielt. I referansegruppens sluttrapport på 23 sider omtaler gruppen NSBs prognoser og kollektivandel i en setning (på side 16), hvor gruppen vil «reise spørsmål om kollektivandelen er optimistisk høy». Som departementet uttalte i sitt brev av 13. mars 1998, er denne uttalelsen slik departementet forstår den en uttalelse basert på beste skjønn fra gruppen.

#### 4. Evaluering av Gardermoprojektet

Når det gjelder den faglige håndtering av Gardermoutbyggingen i sin helhet, vises til at Samferdselsdepartementet, med støtte fra Stortinget, vil gjennomføre en bred og uavhengig gjennomgang av alle sider av både bane- og flyplassprosjektet. Arbeidet skal omfatte både planleggingsfasen og utbyggingsfasen, og ett av temaene for gjennomgangen vil være kostnadsanslagene for prosjektene, herunder behandling av usikkerhet.

Når denne omfattende gjennomgangen foreligger, vil vi ha et ytterligere grunnlag for å vurdere analysene og de metoder som ble benyttet bl.a. for håndtering av usikkerhet.

Når det gjelder håndtering av kostnader generelt, vil departementet vise til at en med bakgrunn i de betydelige kostnadsøkninger en har hatt for enkelte store vegprosjekter, er det satt i verk tiltak for å bedre kostnadsanslagene, jf. bl.a. St.prp. nr. 1 (1997-98).»

#### 6. RIKSREVISJONENS UTTALELSE

Stortingets vedtak om utbygging av hovedflyplassen og Gardermobanen baserte seg blant annet på at prosjektene skulle være bedriftsøkonomisk lønnsomme, og at de ikke skulle representere en reell kostnad for staten, jf. St.prp. nr. 90 (1991-1992).

Riksrevisjonen fastholder at flere kostnadselementer ikke er tatt med i den bedriftsøkonomiske beregningen for Gardermobanen og at det er presentert et for optimistisk bilde av den bedriftsøkonomiske lønnsomheten.

Riksrevisjonen konstaterer at Samferdselsdepartementet mener at lønnsomhetsberegningen for Gardermobanen kun skal omfatte de kostnadselementene som belastes bedriften NSB Gardermobanen AS. Grunnervervskostnader, merverdiavgift og forsikringspremie er derfor ikke tatt.

NSB Gardermobanen AS er et aksjeselskap som normalt måtte ha tatt med de utgiftene det her er snakk om i sine beregninger. På grunn av selskapets spesielle stilling og de problemene som har oppstått, har staten gått inn og dekket noen av disse utgiftene. Samferdselsdepartementet har i sitt svar konsekvent forholdt seg til bedriften NSB Gardermobanen AS og ikke til prosjektet Gardermobanen.

Samferdselsdepartementet viser til at Finansdepartementets veiledning i programanalyse gjelder samfunnsøkonomiske investeringsanalyser og ikke bedriftsøkonomiske beregninger som Riksrevisjonen har sett på. Riksrevisjonen har ikke benyttet veiledningen som grunnlag for hvilke kostnads- og inntektselementer som skal tas med i en bedriftsøkonomisk analyse. Veiledningen er imidlertid lagt til grunn når det gjelder revisjonskriterier for håndteringen av usikkerhet.

Etter Riksrevisjonens oppfatning gis det ikke et dekkende bilde av prosjektets usikkerhet i St.prp. nr. 90 (1991-1992), og det framgikk heller ikke at dette var ulikt vurdert for Gardermobanen og hovedflyplassen. Riksrevisjonen har merket seg Samferdselsdepartementets uttalelse om at usikkerheten på enkelte punkter kunne vært bedre understreket i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet er av den oppfatning at det både for hovedflyplassen og Gardermobanen gjennom hele prosjektet har vært lagt vekt på usikkerhet. Riksrevisjonen konstaterer at usikkerheten har vært håndtert på en langt mer grundig måte for hovedflyplassen enn for Gardermobanen og fastholder at usikkerheten burde vært utredet på samme grundige måte for begge prosjektene og presentert i St.prp. nr. 90 (1991-92).

Riksrevisjonen kan ikke se at betalingsvillighet og konkurransesituasjon for Gardermobanen er tilstrekkelig analysert. Verken verifiseringsgruppens eller referansegruppens uttalelser vedrørende realismen i togets antatte kollektivandel er omtalt i St.prp. nr. 90 (1991-1992).

Riksrevisjonen har merket seg at departementet vil gjennomføre en bred og uavhengig gjennomgang av alle sider både ved bane- og flyplassprosjektet.

Saken sendes Stortinget til orientering.

#### 7. KOMITEENS BEHANDLING

Stortinget oversendte 8. juni 1998 Riksrevisjonens dokument til kontroll- og konstitusjonskomiteen til behandling.

Komiteen besluttet 1. oktober 1998 å utsette behandling av Riksrevisjonens dokument i påvente av rapporten fra det departementsoppnevnte utvalget ledet av professor Per Kristen Mydske. Utvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 15. mai 1998 for å evaluere utbyggingen av Gardermobanen og hovedflyplassen og hadde bl.a. i sitt mandat at arbeidet skulle omfatte både planleggingsfasen, utbyggingsfasen med fokus på beslutningsprosesser, ansvarsforhold, organisering av arbeidet, økonomiske anslag, kostnadsstyring, kvalitetssikringsrutiner og informasjonsflyt. I tillegg skulle miljøaspektet ha særlig oppmerksomhet i utvalgets mandat. Mydskeutvalget avga 1. september 1999 NOU 1999:28 Gardermoprojektet - Evaluering av planlegging og gjennomføring. Komiteen ba Riksrevisjonen om kommentarer og mottok svar 20. oktober 1999.

Som ledd i sin saksbehandling av Riksrevisjonens dokument besluttet komiteen å holde åpne høringer for nærmere å belyse saken. Tema for høringene var de forhold som var fremkommet i Riksrevisjonens dokument, samt Mydskeutvalgets rapport. Det var videre nødvendig for komiteen, for å belyse saken på en tilfredsstillende måte, å omtale og berøre dokumenter som ikke spesifikt var oversendt Stortinget til behandling, men som har dannet grunnlaget for vedtakene og inngått i departementets saksbehandling. Oversikt over personer som har deltatt i komiteens åpne høringer følger nedenfor.

Med bakgrunn i komiteens foreløpige behandling av dokumentet behandlet Stortinget den 4. april 2000 Innst. S. nr. 143 (1999-2000) Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om å sette ned en gransknings-

kommisjon som skal foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen. Det vises til Innst. S. nr.143 (1999-2000), der bakgrunnen for å sette ned en granskningskommisjon, samt kommisjonens mandat og sammensetning er nærmere omtalt.

Odelstinget behandlet 9. mai 2000 Innst. O. nr. 58 (1999-2000) Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Carl I Hagen, Gunnar Kvasheim, Oddvard Nilsen, Marit Tingelstad og Kari Økland om lov om granskningskommisjonen som skal foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen, jf. Dokument 8:57 (1999-2000). Det vises til Innst. O. nr. 58 (1999-2000) hvor loven er nærmere omtalt. Etter at Odels- og Lagtinget enstemmig hadde vedtatt forslaget ble loven sanksjonert 16. juni 2000 som lov nr. 42/2000.

Stortinget behandlet 5. juni 2000 Innst. S. nr. 206 (1999-2000) - Innstilling fra Stortingets presidentskap om sammensetning av granskningskommisjonen som skal foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen. Kommisjonen fikk frist til 1. mars 2001.

1. mars 2001 fikk Stortingets presidentskap overlevert Dokument nr. 18 (2000-2001) - Rapport til Stortinget fra kommisjonen som ble nedsatt av Stortinget for å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen. Meldingen ble oversendt kontroll- og konstitusjonskomiteen 6. mars 2001 til behandling, jf. Innst. S. nr. 257 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen.

Stortingets presidentskap vedtok 8. mars 2001. i forbindelse med at tidligere statsminister Torbjørn Jagland åpnet for innsyn i Arbeiderpartiet R-notater fra den berørte tiden, å reoppevne kommisjonen. Kommisjonen overleverte 4. april 2001 sin delrapport.

#### **Følgende personer har deltatt i komiteens åpne høringer:**

*Mandag 17. januar 2000:*

Tidligere samferdselsministere: Lars Gunnar Lie (16.10.1989 - 03.11.1990), Kjell Opseth (03.11.1990 - 25.10.1996), Sissel Rønbeck (25.10.1996 - 17.10.1997) og Odd Einar Dørum (17.10.1997 - 15.03.1999).

*Fredag 21. januar 2000:*

Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll, tidligere prosjektdirektør for Gardermoprojektet i Samferdselsdepartementet Steinar Killi, tidligere leder av Verifiseringsgruppen Ivar Sørlie og tidligere leder av Referansegruppen Jon Lereim.

Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll og Luftfartsdirektør Ove Liavaag.

Tidligere leder av Mydskeutvalget Per Kristen Mydske og tidligere medlem av Mydskeutvalget Steinar Strøm.

Tidligere leder av granskningsutvalg i NSB Gardermobanen Tore Tønne.

Tidligere teknisk direktør i Luftfartsverket Kjell Brevik og tidligere administrerende direktør i OSL Bjørn Sund.

Leder av Klimaavdelingen ved DNMI Bjørn Aune.

*Mandag 31. januar 2000:*

NSB Gardermobanen AS ved: Konsernsjef i NSB BA, tidligere administrerende direktør og styreleder Osmund Ueland, tidligere økonomidirektør Jon Bendheim, administrerende direktør Berit Kjøll og viseadministrerende direktør Olaf Melbø.

Tidligere fagsjef for flyværtjenesten ved DNMI (1980-1989) statsmeteorolog Åsmund Rabbe, med bisitter pensjonert flykaptein Sven Erik Hallgren.

Tidligere leder for Norsk Hovedflyplass forum (NHF) Robert Major, med bisittere: tidligere rektor ved NTH, deltaker i styringsgruppen NHF Johannes Moe og tidligere departementsråd, deltaker i styringsgruppen NHF Bjørn Larsen.

Pensjonert offiser i Luftforsvaret Johan Kjærstad, med bisittere: pensjonerte flykapteiner Per C. Molander Ott og Mikal Aschim.

*Fredag 4. februar 2000:*

SAS ved: visekonsernsjef Gunnar Reitan, direktør for infrastruktur Erik Isachsen og sjefsflyger Terje Gorgas.

Braathens ved: stasjonsdirektør OSL Per Ødegaard, operativ direktør Svein Solberg og director business development and control Kjell Wilsberg.

Dr. ing. Steinar Roald.

SRG ved: tidligere prosjektleder på Romeriksporten Stein Schanke, og tidligere administrerende direktør Steinar Johannessen.

*Mandag 21. februar 2000:*

Tidligere administrerende direktør i NSB Kristian Rambjør og tidligere direktør i NSB Yngve Pedersen.

Konsernsjef i NSB BA, tidligere administrerende direktør og styreleder i NSB Gardermobanen AS Osmund Ueland.

Stenografisk referat fra høringene følger som vedlegg til innstillingen.

Som vedlegg til innstillingen følger også en oversikt over henvendelser i forbindelse med komiteens behandling av saken.

## **8. KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigurd Grytten, Inger Lise Husøy, Laila Kaland og lederen Gunnar

Skaug, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Kari Økland, fra Høyre, Svein Ludvigsen, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen, fra Sosialistisk Venstreparti, Kristin Halvorsen, og representanten Vidar Kleppe viser til Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende den bedriftsmessige lønnsomhet ved Gardermoutbyggingen.

Komiteen viser til Innst. S. nr. 237 (1999-2000) hvor Gardermoprojektet omtales som et av de største landbaserte prosjekter i Norge gjennom tidene og hvor planleggingen og utbyggingen har vært meget omfattende og kompleks. Gjennom prosjektet har offentlige og private deltakere tilegnet seg verdifull kunnskap og erfaring som vil komme til nytte ved andre framtidige større utbyggingsprosjekter.

Komiteen viser til at Riksrevisjonens rapport omfatter hele Gardermoprojektet, og gir utfyllende vurderinger både om selve hovedflyplassen og om Gardermobanen. Komiteen viser også til de omfattende åpne høringene som ble avviklet i perioden januar-februar 2000. Temaet for de åpne høringene var i utgangspunktet Riksrevisjonens rapport og Mydske-utvalgets utredning (NOU 1999:28), men kom også til å omhandle hele prosessen vedrørende utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandsområdet.

Stortinget vedtok 4. april 2000 å nedsette en granskningskommisjon til å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen, jf. Innst. S. nr. 143 (1999-2000). Granskningskommisjonen avga 1. mars 2001 og 4. april 2001 sine rapporter til Stortinget, jf. Dokument nr. 18 (2000-2001) som ble oversendt kontroll- og konstitusjonskomiteen til behandling. Siden flere problemstillinger er behandlet i begge dokumenter, har komiteen funnet det naturlig å underkaste de to sakene parallell behandling. For å unngå unødvendige gjentakelser, har komiteen valgt å konsentrere foreliggende innstilling om Riksrevisjonens rapport om den bedriftsøkonomiske lønnsomhet ved hovedflyplassprosjektet og Gardermobanen, mens spørsmål knyttet til prosessen frem mot Stortingets vedtak om å legge hovedflyplassen for Østlandet til Gardermoen er behandlet i innstillingen om granskningskommisjonens rapport, jf. Dokument nr. 18 (2000-2001), jf. Innst. S. nr. 257 (2000-2001). I foreliggende innstilling redegjøres det også for komiteens vurderinger om den tekniske gjennomføring av hovedflyplassprosjektet og Gardermobanen.

Komiteen har merket seg at det synes å være enighet om at selve hovedflyplassutbyggingen er gjennomført på en tilfredsstillende måte. Riksrevisjonen uttaler bl.a. om hovedflyplassprosjektets bedriftsøkonomiske lønnsomhet og usikkerhet:

"Vurdert i forhold til det tidspunkt hvor Stortinget fattet sitt vedtak, er det ikke avdekket utelatte kostnadselementer for utbyggingen av hovedflyplassen. ..."

og

"Hovedinntrykket er at Luftfartsverket har lagt betydelig vekt på å analysere usikkerheten i hovedflyplassprosjektet. Gjennom risikoanalyser er det beregnet sannsynlighet for at ulike verdier av lønnsomhet og investeringsanslag inntreffer."

Mydske-utvalget sier i sin sammenfattende vurdering bl.a.:

"Det er Evalueringsgruppens syn at i det store og hele fremstår planlegging og gjennomføring av Gardermoprojektet som et vellykket offentlig utbyggingsprosjekt av infrastruktur. Planarbeid og utbygging ble, med noen unntak, foretatt som forutsatt hva gjelder de fysiske anlegg, tidsfrister og kostnadsrammer,

Det har også vært svakheter ved prosjektet, først og fremst i forbindelse med Gardermobanen ..." (NOU 1999:28, s. 25)

Mydske-utvalget gir også uttrykk for at gjennomføringen av de ulike oppgaver ble strukturert og organisert på en god måte gjennom hele prosjektet.

Komiteen mener at gjennomføringen av selve hovedflyplassprosjektet må karakteriseres som i all hovedsak vellykket, særlig sett i forhold til prosjektets størrelse og kompleksitet. Komiteen har merket seg at Mydske-utvalget har påpekt at det var svakheter knyttet til forholdet mellom utbygging og forberedelse av drift, og konstaterer at innkjøringsproblemer etter flyplassåpningen i oktober 1998 viser at oppgavene knyttet til drift ikke var like godt ivaretatt som utbyggingsoppgavene.

Komiteen viser til at Riksrevisjonens rapport inneholder kritikk av det beslutningsgrunnlag for Gardermobanen som ble fremlagt for Stortinget.

Komiteen viser til at Riksrevisjonen fremholder at flere kostnadselementer ikke var tatt med i den bedriftsøkonomiske beregningen for Gardermobanen. Det forhold at staten har gått inn og dekket enkelte av utgiftene ved prosjektet, endrer etter Riksrevisjonens mening ikke det faktum at prosjektet er blitt dyrere enn beregnet, og at den bedriftsøkonomiske lønnsomhet er dårligere enn opplyst i flere budsjettproposisjoner. Riksrevisjonen konstaterer at det i St.prp. nr. 90 (1991-1992) ikke ble gitt et dekkende bilde av Gardermobanens lønnsomhet, og at usikkerheten ble langt grundigere håndtert for hovedflyplassen enn for Gardermobanen.

Riksrevisjonen kritiserer også at betalingsvillighet og konkurransesituasjon for Gardermobanen ikke ble tilstrekkelig analysert. Riksrevisjonen påpeker spesielt at Samferdselsdepartementet i sitt svar til samferdselskomiteen vedrørende den antatte kollektivandelen ikke hadde nevnt verifiseringsgruppens kritiske innvendinger, mens de positive vurderingene ble trukket frem.

Også Mydske-utvalget uttaler seg kritisk om Gardermobanen som bedriftsøkonomisk prosjekt, og understreker at den manglende bedriftsøkonomiske lønnsomhet ikke først og fremst skyldes overskridelsene på

grunn av Romeriksporten. Utvalget påpeker at det ikke er noe som tyder på at Gardermobanen ville kunne oppnå lønnsomhet selv uten overskridelsene knyttet til Romeriksporten. Utvalget påpeker også at den antydende realavkastning på 8 % i St.prp. nr. 90 (1991-1992) ikke bare var knyttet til investeringene i banen mellom Oslo-området og Gardermoen, men også omfattet investeringen i kjørevei frem til Eidsvoll.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at formålet med Riksrevisjonens undersøkelse var å vurdere om Samferdselsdepartementet ga Stortinget korrekt og tilstrekkelig informasjon om den bedriftsøkonomiske lønnsomheten og usikkerheten knyttet til utbyggingen av hovedflyplassen og Gardermobanen. Etter Riksrevisjonens oppfatning gis det ikke et dekkende bilde av prosjektets usikkerhet i St.prp. nr. 90 (1991-1992). Dette førte til at det ble presentert et for optimistisk bilde av den bedriftsøkonomiske lønnsomheten samt at betalingsvillighet og konkurransesituasjon ikke ble tilstrekkelig analysert. Det er likevel grunn til å peke på at alle instanser som stod for beregningene ikke gav uttrykk for at disse var omfattet av stor usikkerhet eller var mangelfulle. Disse medlemmer legger vekt på at det ikke var de bedriftsøkonomiske analysene som lå til grunn for vedtak om hovedflyplass og Gardermobanen og viser til at Stortinget ikke var spesielt opptatt av de bedriftsøkonomiske analysene. Disse medlemmer viser også til tidligere samferdselsminister Kjell Opseths svar under komitehøringen 17. januar 2000:

”Når det no er blitt reist så sterke diskusjonar rundt dei bedriftsøkonomiske vurderingane, kan eg i ettertid lure på om det var klokt at ein i det heile gjorde det, for vedtaket som Stortinget skulle gjere, var på dei samfunnsøkonomiske berekningane”.

Disse medlemmer er enige i Opseths vurderinger av dette.

Disse medlemmer har merket seg at Mydskeutvalget i det alt vesentlige har sammenfallende syn på de forhold som ligger til grunn for Riksrevisjonens hovedkonklusjoner. Disse medlemmer har også merket seg at Mydskeutvalgets kritiske innvendinger ikke er reflektert i utvalgets hovedkonklusjoner.

Ifølge Riksrevisjonens undersøkelse var NSBs analyser av et langt mindre omfang og grundighet enn Luftfartsverkets. Samferdselsdepartementet viser til at det ble benyttet ulike metoder i behandlingen av usikkerhet og at NSB brukte den metoden som Statens vegvesen brukte på den tiden. Når det gjelder beregningene av flytogets markedsandel, ble modellarbeidet utført av personer som var de fremste fagfolk på dette området i Norge. Imidlertid er det kritiske innvendinger bl.a. av metodiske svakheter som bør gi lærdom til framtidige større utviklingsprosjekter.

Disse medlemmer mener det ikke er saklig grunnlag for å så tvil om Stortinget hadde fått korrekt og tilstrekkelig informasjon. Disse medlemmer

vil understreke at Stortinget på vedtakstidspunktet var klar over betydelig usikkerhet ved prosjektet, og at både innstillingen og debatten viser at Stortinget mente at man hadde et sikkert nok beslutningsgrunnlag. Noe som også ble bekreftet av regjeringen Bondevik i brev fra samferdselsminister Dørum av 13. mars 1998 til Riksrevisjonen.

Gardermobanen var først og fremst resultat av et politisk ønske om mest mulig miljøvennlig tilbringer-tjeneste som toget representerte samt de regionale virkningene. Parallellkjøring av tog og bane var ikke ønskelig fra Stortingets side og busskonsesjon ble først gitt i 1997. Forutsetningene for dette ble altså endret på grunn av krav fra ESA og forsinkelsene ved Romeriksporten. Utdeling av busskonsesjoner er siden ikke blitt trukket tilbake. Disse medlemmer tar til orientering at både Riksrevisjonen og Mydskeutvalget mener parallellkjøring og betalingsvillighet burde være med i de bedriftsøkonomiske anslagene.

Komiteen slutter seg til den kritikk som er fremkommet både fra Riksrevisjonen og Mydske-utvalget. Komiteen viser også til samferdselskomiteens vurderinger i innstillingen om NSB Gardermoen AS og oppfølging av NOU 1999:28 Gardermoprojektet, jf. Innst. S. nr. 237 (1999-2000).

Komiteen viser til at Mydske-utvalget gir en bred oversikt over utbyggingen av Gardermobanen (jf. særlig kap. 19 og 20 i NOU 1999:28). Komiteen har merket seg at Mydske-utvalget i hovedsak gir selve utbyggingen av Gardermobanen positiv karakter. Unntaket er Romeriksporten og problemene i Østmarka, hvor utvalget har kritiske kommentarer til prosjekteringen og gjennomføringen av arbeidet, - ikke minst hva angår de tekniske, miljømessige og økonomiske forhold. Mydske-utvalget har allikevel funnet det riktig:

”å presisere at det kun var på en strekning på ca. 500 meter av en total tunnallengde på 13 800 meter, at det oppsto problemer som må betegnes som uvanlige og som har vært årsak til forsinkelse, negativ mediadekning og betydelige tilleggskostnader.”

Komiteen tar til etterretning Mydske-utvalgets fremstilling og vurderinger av de tekniske forhold av utbyggingen av Gardermobanen.

Komiteen har merket seg at Stortingets granskningskommisjon ikke har funnet grunn til å gå nøyere inn i de spørsmål og problemstillinger vedrørende Gardermobanen som allerede er gjennomgått av Riksrevisjonen, Mydske-utvalget og/eller Tønne-utvalget. Granskningskommisjonen har imidlertid gjennomgått planlegging og utbygging av Gardermobanen med sikte på å vurdere om ansvarlighetsloven er brutt og mer spesielt om opplysningsplikten overfor Stortinget er oppfylt. Selv om det beslutningsgrunnlaget som Stortinget fikk seg forelagt vedrørende flytoget var mangelfullt, og at deler i ettertid har vist seg å slå feil,

mener kommisjonen at dette ikke gir grunnlag for å hevde at opplysningsplikten er brutt.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe er enig i at beslutningsgrunnlaget på enkelte punkter var mangelfullt og at lønnsomhetsprognosene var for optimistiske, og slutter seg for øvrig til kommisjonens konklusjoner.

Flertallet viser til sine merknader og mener derfor at Stortinget ikke har behov for å vurdere om det er grunnlag for å gå videre med spørsmålet om eventuelt å reise riksrettstiltale mot tidligere samferdselsministere Kjell Opseth og Sissel Rønbeck for brudd på opplysningsplikten.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe viser her til egne merknader.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sin merknader i Innstilling S. nr. 143 (1999-2000) og Innstilling S. nr. 257 (2000-2001), jf Dokument nr. 18 (2000-2001).

Komiteen viser for øvrig til de kritiske anmerkninger som fremkommer i Riksrevisjonens dokument og slutter seg til disse.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe er av den oppfatning at både Riksrevisjonens rapport og rapporten til Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen (Smith-kommisjonen) viser at det er god grunn til å stille mange spørsmål ved flere statsråders og regjeringers behandling av utbyggingen av Gardermobanen. Disse medlemmer viser til at utbyggingen av Gardermobanen medførte en kostnadssprekk så stor at prosjektet ble vesentlig mer kostbart enn forutsatt under planleggingen. Disse medlemmer er av den oppfatning at dersom offentlig styrte prosjekter skal ha tiltro i befolkningen i fremtiden er det av avgjørende betydning at de ansvarlige for en slik mangelfull prosjektstyring, som tilfellet har vært i Gardermobaneprojektet, stilles til ansvar, slik at befolkningen ser at det også stilles krav til offentlig styrte prosjekter, og de som er ansvarlige for disse.

Disse medlemmer viser til at det var Kjell Opseth som var den ansvarlige statsråd i Samferdselsdepartementet under det meste av planleggingsperioden for Gardermobanen. Et eventuelt ansvar for mangel på informasjon overfor besluttede organer, regjeringsskollegiet og Stortinget, må i hovedsak rette seg mot ham. I denne sammenheng konstaterer disse medlemmer at Smith-kommisjonen mener at det kan være grunnlag for å stille Statsråd Kjell Opseth til ansvar for å ha fremlagt et for dårlig og misvisende beslutningsgrunnlag (prognoser) om flytogets øko-

nomi og den antatte kollektivandelen (kap. X, pkt.6.1. i kommisjonens rapport).

Disse medlemmer viser til Riksrevisjonens konklusjoner om at det i St. prp. nr. 90 (1991-1992), som lå til grunn for utbyggingsvedtaket, ble gitt et altfor optimistisk bilde av Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, og at det ikke er foretatt reelle analyser om flytoggpassasjerenes betalingsvillighet. I denne sammenheng vil disse medlemmer påpeke at det i de fleste bransjer er normalt å foreta markedsundersøkelser i forbindelse med lanseringen av et nytt produkt på markedet, som for eksempel nye transporttjenester. Disse medlemmer viser til at det var nedsatt en verifiseringsgruppe som stilte spørsmål ved nettopp dette, og at dennes konklusjoner ikke ble behandlet i St. prp. nr. 90 (1991-1992). Å unnlate å bringe denne typen informasjon frem til de besluttede myndigheter, må anses for å være en meget grov unnløstelse av informasjonsplikten. Disse medlemmer viser til at Mydske-utvalget i sin rapport stilte seg svært kritiske til de opplysningene som ble gitt i St.prp nr. 90 (1991-1992) om Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, og at det er en rekke forhold som tyder på dårlig og mangelfull planlegging i planleggingsfasen rundt dette forhold. Disse medlemmer viser til at Mydske- utvalget mener at det er ingenting som skulle tyde på at Gardermobanen ville oppnå en bedriftsøkonomisk lønnsomhet selv om de store overskridelsene hadde vært unngått. Utvalget konkluderer videre med at man burde ha vært klar over dette allerede i planleggingsfasen, fordi det er svært få jernbaneprosjekter, både nasjonalt og internasjonalt, som kan vise til en avkastning på 8 %. Disse medlemmer viser til at Mydske-utvalget mener at dette faktum burde ha vært drøftet grundigere i St. prp. nr. 90 (1991-1992). Disse medlemmer viser også til at Mydske- utvalget også mener at det var klart kritikkverdig at det i St. prp. nr. 90 (1991-1992) ikke ble diskutert den åpenbare mulighet at deler av investeringene måtte dekkes av skattebetalingene og deler av de reisende. Utvalget mener også at man burde ha konkretisert hvor stor andel som det måtte påregnes at skattebetalingene skulle betale. Disse medlemmer viser til at den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i St. prp. nr. 90 (1991-1992) var basert på en kombinasjon av markedsandel for flytog og pris som ikke er forenlig med den konkurransesituasjon som flytoget faktisk har fått og vil få hvis prisen på en flytoggreise heves. Utvalget konkluderer også med at betalingsviljen for bruk av flytoget, spesielt blant private reisende, ble overvurdert. I tillegg viser disse medlemmer til at Mydske-utvalget mener at driftskostnadene for Gardermobanen ble underestimert. Disse medlemmer viser også til at Mydske-utvalget mener at Gardermobanens antatte markedsandel var kraftig overvurdert fordi man i planleggingsfasen så bort i fra det totale kollektivtrafikk tilbudet til Gardermoen. Utvalget konkluderer videre med at transportanalysen for tilbringertjenestene til Gardermoen var mangelfull. I denne sammen-

heng vil disse medlemmer vise til at Mydske-utvalget har beregnet at dersom Gardermobanen utnytter maksimalt sin strategiske posisjon som eneste tilbyder av beste togjenester i dette transportmarkedet, kan Gardermobanen kanskje klare å betjene en gjeld på rundt 3 milliarder 1998-kroner. I denne beregningen inngår en realavkastning på 7 %. Den resterende gjeld på 7 milliarder 1998-kroner (inklusive forlengelsen til Eidsvoll og sammenknytningen med Hovedbanen) må dekkes over statsbudsjettet. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til St. prp. nr. 52 (1999-2000) hvor Stortinget avskrev store deler av Gardermobanens gjeld, mot Fremskrittspartiets anbefalinger. Disse medlemmer viser også til at Mydske-utvalget konkluderer med at mye av forklaringene på problemene på Romeriksporten henger sammen med at Gardermoprojektets organisering og ansvarsfordeling hva gjelder baneutbygging, ikke var god nok til å kunne takle den typen kriser på en rasjonell måte. I denne sammenheng vil disse medlemmer vise til at en bedre planlegging og organisering av utbyggingsarbeidet kunne ha redusert overskridelsene betydelig.

Disse medlemmer viser til at det 1994 begynte å komme opplysninger og kritiske røster innen forvaltningen om at den antatte bedriftsøkonomiske lønnsomheten for Gardermobanen var beheftet med stor usikkerhet. Disse medlemmer vil også vise til den kritiske bemerkning som Finansdepartementet kom med i 1996 og som statsråd Kjell Opseth la frem i en regjeringskonferanse 25. mars 1996:

"... Merkostnadene vil innebære en betydelig reduksjon i prosjektets lønnsomhet, både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk sett. Samferdselsdepartementet har likevel ikke lagt frem reviderte analyser av lønnsomheten i prosjektet, herunder selskapets evne til å betjene ordinære lån og ansvarlig lånekapital slik som forutsatt. Etter Finansdepartementets vurdering bør Samferdselsdepartementet foreta en grundig fornyet gjennomgang og vurdering av kostnadsanslaget for Gardermobanen, slik at en i størst mulig grad sikrer at alle tall "kommer på bordet", før regjeringen treffer en beslutning i saken. Videre bør det utarbeides nye analyser av lønnsomheten i prosjektet, med særlig vekt på å belyse selskapets framtidige økonomiske situasjon. Dersom det skulle vise seg at de økonomiske målene for prosjektet ikke lar seg realisere, må Samferdselsdepartementet legge fram konkrete forslag til tiltak for å bedre lønnsomheten i prosjektet, evt. foreslå annen oppdekning av statens økonomiske tap."

Disse medlemmer er av den oppfatning at den skepsis som fremkommer i denne merknaden fra Finansdepartementet om den antatte lønnsomheten i Gardermobaneprojektet burde ha medført betydelig aktivitet både fra Samferdselsdepartementet og Regjeringen for å gjøre noe med de merknadene som Finansdepartementet som økonomisk faginstans kom med. Unnlattelse av å gjøre noe videre med en så kritisk uttalelse som denne må anses å være en grov tjenesteforsømmelse av de ansvarlige. Disse medlemmer kan ikke se at det ble lagt frem en ny gjennomgang av

prosjektets lønnsomhet som kunne bidra til å gi Stortinget et grunnlag for å korrigere den videre utbygging av Gardermobanen. Disse medlemmer registrer at deler av den informasjonen som fremkom av Finansdepartementets uttalelse ble lagt frem i St. prp. nr. 44 (1995-1996), men at Regjeringen fortsatt ikke betvilte at Gardermobanen ville bli bedriftsøkonomisk lønnsom. At denne informasjonen ble lagt frem for Stortinget kan likevel ikke anses som formildende fordi statsråd Opseth og Regjeringen burde, når de fikk disse faresignalene, straks ha beordret nærmere og grundigere undersøkelser på bakgrunn av Finansdepartementets sterke uttalelse. Ved at dette ikke ble foretatt unndro statsråd Opseth og Regjeringen, både for kolleger i Regjeringen og Stortinget, å få et viktig sammenligningsgrunnlag og eventuelt uttalelser fra uavhengige eksperter. Disse medlemmer vil påpeke at Regjeringen i St. prp. nr. 44 (1995-1996) (ble fremlagt etter at Finansdepartementet la frem sin kritiske merknad, uttalte følgende :

"Samferdselsdepartementet vurderer fortsatt lønnsomheten som god, og styret for NSB Gardermobanen AS anser avkastningsmålet på om lag 8 pst. som oppnåelig sett over en 20 års periode frem til år 2020. De vedtatte tiltakene styrker kvaliteten på tilbudet og sikrer dermed inntektssiden."

Etter disse medlemmers oppfatning viser dette at regjeringen ikke tok på alvor den kritiske merknad fra Finansdepartementet som var fremlagt for regjeringen kun noen dager før St. prp. nr. 44 (1995-1996) ble fremlagt for Stortinget.

Disse medlemmer vil vise til at stortingsrepresentant og ordfører for saken, Sissel Rønbeck uttalte følgende om Gardermobanens lønnsomhet under Stortingets behandling av saken onsdag 8. oktober 1992:

"Den foreslåtte høyhastighetsbanen til Gardermoen vil bli det mest lønnsomme jernbaneprojektet vi så langt kan tenke oss i Norge. Kombinert med NSBs intercity- opplegg vil den banen gjøre det mulig for ca. en million mennesker innenfor området Moss- Drammen - Lillehammer å reise til flyplassen på en time. Gardermobanen kan gi oss en kollektivandel opp mot 60 pst. av de reisende til og fra flyplassen."

Dette viser at representanten Rønbeck var meget sterk i troen når det gjaldt Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, jf. en naturlig språklig fortolkning av ordet "lønnsomme" i representantens innlegg.

Disse medlemmer finner det meget merkelig at sakens ordfører ikke i det hele tatt under behandlingen av saken stilte noen kritiske spørsmål vedrørende de beregninger som var gjort med henhold til Gardermobanens lønnsomhet og antatte kollektivandel. Mye tyder derfor på at Arbeiderpartiet ikke ønsket å få alle fakta frem, og da spesielt ikke de fakta som kunne stille utbyggingen av Gardermobanen i et dårlig lys.

Disse medlemmer vil videre påpeke den manglende behandling saken fikk etter at Sissel Rønbeck ble samferdselsminister den 25. oktober 1996. I denne

sammenheng vil disse medlemmer vise til at Gardermobanen i 1997 gjennomførte en konkurrentanalyse som viste at det var knyttet stor usikkerhet til om flytogets antatte markedsandel var realistisk. Av denne undersøkelsen fremkom det at konkurrentenes antakelser om egen markedsandel i stor grad avvek fra Gardermobanens antakelser. Etter disse medlemmers oppfatning burde en opplysning som denne ha tent en rekke varsellamper hos Gardermobanen og Samferdselsdepartementet. Etter disse medlemmers oppfatning er ikke den nedjustering av Gardermobanens lønnsomhet som fremkommer i St.prp. nr. 1 (1997-1998), tilstrekkelig informasjon om at selskapets lønnsomhet vil bli lavere enn hva som tidligere var antatt. I St. prp. nr.1 (1997-1998) legges det fortsatt til grunn at prosjektet vil få en lønnsomhet på 7 %, noe som har vist seg å være et fullstendig urealistisk anslag. Disse medlemmer vil vise til at på det tidspunkt St. prp. nr. 1 (1997-1998) forelå var det ikke gjennomført analyser av kundenes betalingsvillighet, selv om det i St. prp. nr.1 (1997-1998) ble lagt inn en prisøkning på 50 % uten å nedjustere den antatte markedsandelen.

Disse medlemmer er av den oppfatning at disse opplysninger helt klart viser at det arbeidet som ble gjort med å kvalitetssikre informasjonen om Gardermobanens økonomiske grunnlag ble utført på en særdeles svak og mangelfull måte. Disse medlemmer finner det merkelig at både Gardermobanen og Samferdselsdepartementet, når det i 1997 fremkom nye opplysninger om Gardermobanens lønnsomhet, ikke iverksatte ytterligere og grundigere undersøkelser rundt dette for å kunne få frem riktig informasjon overfor de besluttede myndigheter. Etter disse medlemmers oppfatning ville det ha vært helt naturlig når denne usikkerheten fremkom i 1997, å igangsette grundigere undersøkelser vedrørende det beslutningsgrunnlaget som prosjektet bygget på. I en slik sammenheng ville det ha vært naturlig at Samferdselsdepartementet tok tak i og undersøkte denne usikkerheten, bl.a. ved å innhente vurderinger fra uavhengige eksperter som kunne gi Samferdselsdepartementet informasjon om det var hold i de undersøkelser og vurderinger som var blitt foretatt av Gardermobanen. Å innhente informasjon og vurderinger fra flere kompetente instanser vil alltid kunne bidra til å gi sikkerhet om beslutningsgrunnlaget er riktig. Etter disse medlemmers oppfatning burde spesielt daværende samferdselsminister Sissel Rønbeck, som stortingsrepresentant og saksordfører tidligere hadde stilt seg helt ukritisk til prosjektet, ha igangsatt ytterligere undersøkelser for å få frem de faktiske forhold slik at både Regjeringen og Stortinget kunne ha fått korrekt informasjon om hva som reelt var de faktiske forhold i 1997. Mye tyder derfor på at det var enkelte som trodde så sterkt på prosjektet Gardermobanen at de, etter disse medlemmers oppfatning ikke var motakelige for å motta ny og kritisk informasjon om pro-

sjektet og de vurderinger som tidligere var foretatt. Unnlattelse av å fremskaffe slik informasjon, når indikasjonene på at det tidligere beslutningsgrunnlaget var mangelfulle, medførte at både regjeringskollegiet og Stortinget ikke fikk nødvendig kunnskap om endringer i prosjektets lønnsomhet. At slik informasjon ikke fremkom må den politiske ledelse i Samferdselsdepartementet på det daværende tidspunkt være ansvarlig for. Disse medlemmer mener at den informasjon som fremkom i St. prp. nr.1 (1997-1998) om prosjektets lønnsomhet ikke var tilstrekkelig informasjon i forhold til hva departementet på det daværende tidspunkt burde ha lagt frem.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer foreslå at Odelstinget nedsetter en protokollkomite som skal vurdere om det er grunnlag for å reise tiltale for brudd på ansvarlighetsloven ( Lov av 5 febr. 1932 nr. 2) for de ansvarlige statsråder for Gardermobane prosjektet Kjell Opseth og Sissel Rønbeck. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag :

#### I

Valgkomiteens odelstingsmedlemmer gis i oppdrag å avgi innstilling til Odelstinget om oppnevning av en protokollkomite blant Odelstingets medlemmer til å behandle spørsmålet om hvorvidt det skal reises tiltale overfor de tidligere statsrådene Kjell Opseth og Sissel Rønbeck for det mangelfulle og feilaktige arbeidet med planleggingen av Gardermobanen.

#### 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.

## 9. FORSLAG FRA MINDRETALLET

### Forslag fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe:

#### I

Valgkomiteens odelstingsmedlemmer gis i oppdrag å avgi innstilling til Odelstinget om oppnevning av en protokollkomite blant Odelstingets medlemmer til å behandle spørsmålet om hvorvidt det skal reises tiltale overfor de tidligere statsrådene Kjell Opseth og Sissel Rønbeck for det mangelfulle og feilaktige arbeidet med planleggingen av Gardermobanen.

#### 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.

### **10. KOMITEENS TILRÅDING**

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

v e d t a k :

Dokument nr. 3:10 (1997-1998) - Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet – vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 22. mai 2001.

**Gunnar Skaug**  
leder

**Svein Ludvigsen**  
ordfører og sekretær

Vedlegg 1

## **Postliste - Gardermobanen**

Sak: 2001/00708 Arkivkode: 533.0  
**DOK18 2000-2001 Rapport til Stortinget fra kommisjonen som ble nedsatt av Stortinget for å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen**

Sekundærkode: SEPnr. 174 2000-2001 Delarkiv: KSA  
Saksdato: 020301 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

---

- 1 010301 I Fra: Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen  
**Dok18. Rapport fra Stortingets granskningskommisjon for Gardermobanen**
- 2 170301 I Fra: Wiborg, Daniel  
**Dok18. Granskningskommisjonen - Jan F. Wiborgs minne**
- 3 020401 I Fra: Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen  
**Dok18. Wiborg-saken - medias rolle**
- 4 230401 I Fra: Rabbe, Åsmund  
**Dok18. Uttalelse**
- 5 040401 I Fra: Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen  
**Dok18. Rapport fra Stortingets granskningskommisjon for Gardermobanen - rapport nr. 2**
- 6 120501 I Fra: Kjærstad, Johan  
**Dok18 Smith-kommisjonens rapport om hovedflyplassen**
- 7 210501 U Til: Kjærstad, Johan  
**Dok18 Svar på brev av 120501**
- 8 210501 U Til: Rabbe, Åsmund  
**Dok18 Svar på brev**
- 9 210501 U Til: Wiborg, Daniel  
**Dok18 Svar på brev av 170301**

Sak: 1998/01747 Arkivkode: 000  
**DOK3:10 1997-98 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende  
hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**  
Sekundærkode: 334.3 KK Delarkiv: KSA  
Saksdato: 040698 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

- 
- |    |        |                                                                                                                                                             |
|----|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 030698 | I Fra: Riksrevisjonen<br>Dok3:10. Oversendelse                                                                                                              |
| 2  | 011098 | N Fra: KKK Til: SPR<br>Utsettelse av komitebehandling av Riksrevisjonens dok3:10                                                                            |
| 3  | 011098 | X Fra: Til:<br>Dok3:10. Pressemelding. Kontrollkomiteen utsetter behandlingen av Riksrevisjonens rapport om Gardermo utbyggingen                            |
| 4  | 081098 | N Fra: KK Til: KKK<br>Dok3:10. Utsettelse av komitebehandling godkjent                                                                                      |
| 5  | 080999 | U Til: Riksrevisjonen<br>Dok3:10. Ber om Riksrevisjonens kommentarer til Mydske-utvalgets rapport                                                           |
| 6  | 170999 | I Fra: Riksrevisjonen<br>Dok3:10. Riksrevisjonens kommentarer til Mydske-utvalgets rapport kan ventes i oktober                                             |
| 7  | 121099 | U Til: Samferdselsdepartementet. Statsråden<br>Dok3:10. Spørsmål. Behandling av værrapport om Gardermoen i Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet      |
| 8  | 171099 | I Fra: Samferdselsdepartementet. Statsråden<br>Dok3:10. Værrapport om Gardermoen                                                                            |
| 9  | 201099 | I Fra: Riksrevisjonen<br>Dok3:10. Svar på brev 080999. Kommentarer Mydskeutvalgets rapport. Hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet |
| 10 | 201099 | U Til: Det norske meteorologiske institutt<br>Dok3:10. Spørsmål DNMI's pressemelding 131099. Redegjørelse konklusjonen                                      |
| 11 | 201099 | U Til: Samferdselsdepartementet. Statsråden<br>Dok3:10. Spørsmål. Mottok dep. værrapporten om Gardermoen                                                    |
| 12 | 251099 | I Fra: Det norske meteorologiske institutt<br>Dok3:10. Svar på spørsmål 201099. Pressemeldingen 131099                                                      |
| 13 | 271099 | I Fra: Samferdselsdepartementet. Statsråden<br>Dok3:10. Svar på spørsmål 201099. Værrapporten ikke journalført eller arkivert i departementet               |
| 14 | 241199 | I Fra: Kloster, Knut Utstein<br>Dok3:10. Gardermo-høring. Sammenlignbare værmålinger Gardermoen, Hurum, Hobøl                                               |
| 15 | 041199 | I Fra: Det norske meteorologiske institutt<br>Dok3:10. Pressemelding om værmessig tilgjengelighet på Hurum                                                  |

Sak: 1998/01747 Arkivkode: 000  
**DOK3:10 1997-98 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende  
hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**  
Sekundærkode: 334.3 KK Delarkiv: KSA  
Saksdato: 040698 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

16	161299	N	Fra: KKK	Til: KK
			<b>Åpne høringer i tilknytning til behandling av dok3:10 - Riksrevisjonens undersøkelser vedrørende hovedflyplass og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet. Oversikt over hvem som er invitert til høring</b>	
17	201299	U	Til: Sund, Bjørn	<b>Dok3:10. Invitasjon til høring 21012000</b>
18	221299	I	Fra: Sund, Bjørn	<b>Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 21012000</b>
19	171299	U	Til: Fjærvoll, Dag Jostein	<b>Dok3:10. Invitasjon høring 21012000</b>
20	221299	I	Fra: Fjærvoll, Dag Jostein	<b>Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 21012000</b>
21	201299	U	Til: Kjærstad, Johan	<b>Dok3:10. Invitasjon høring 31012000</b>
22	281299	I	Fra: Kjærstad, Johan	<b>Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 31012000</b>
23	011299	I	Fra: Kjærstad, Johan	<b>Dok3:10. Høring hovedflyplassen. Pro memoria flyoperative betraktninger omkring prosessen mot Hurum</b>
24	221099	I	Fra: Major, Robert	<b>Dok3:10. Høring flyplassaken. Rapport utarbeidet av Norsk hovedflyplass Forum</b>
25	201299	U	Til: Major, Robert	<b>Dok3:10. Invitasjon høring 31012000</b>
26	201299	U	Til: Tønne, Tore	<b>Dok3:10. Invitasjon til høring 21012000</b>
27	231299	I	Fra: Tønne, Tore	<b>Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 21012000</b>
28	201299	U	Til: Brevik, Kjell	<b>Dok3:10. Invitasjon til høring 21012000</b>
29	301299	I	Fra: Østmarkas Venner	<b>Dok3:10. NOU1999:28 Gardermoprosjektet. Høringsuttalelse. Mydske-utvalgets sammensetning. Romeriksporten. Østmarka</b>
30	201299	U	Til: Aune, Bjørn	<b>Dok3:10. Invitasjon til høring 21012000</b>
31	231299	I	Fra: Aune, Bjørn	<b>Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 21012000</b>

Sak: 1998/01747 Arkivkode: 000  
**DOK3:10 1997-98 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende  
hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**  
Sekundærkode: 334.3 KK Delarkiv: KSA  
Saksdato: 040698 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

---

- 32 201299 U Til: Liavaag, Ove  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 21012000**
- 33 281299 I Fra: Liavaag, Ove  
**Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 21012000**
- 34 070100 I Fra: Major, Robert  
**Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 31012000**
- 35 171299 U Til: Lie, Lars Gunnar  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 17012000**
- 36 201299 I Fra: Lie, Lars Gunnar  
**Dok3:10. Bekrefter deltakelse på høring 17012000**
- 37 171299 U Til: Opseth, Kjell  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 17012000**
- 38 171299 U Til: Rønbeck, Sissel  
**Dok310. Invitasjon til høring 17012000**
- 39 171299 U Til: Dørum, Odd Einar  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 17012000**
- 40 201299 U Til: Værtjenesten Gardermoen  
**Dok3:10. Invitasjon høring 21012000**
- 41 201299 U Til: Mydske, Per Kristen  
**Dok310. Invitasjon til høring 21012000**
- 42 140100 I Fra: Samferdselsdepartementet  
**Dok3:10. Vinterdrift på Oslo lufthavn Gardermoen**
- 43 201299 U Til: NSB Gardermobanen  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 31012000**
- 44 201299 U Til: Braathens  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 04022000**
- 45 221299 U Til: SAS  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 04022000**
- 46 100100 I Fra: Liavaag, Ove  
**Dok3:10. Deltakelse høring sammen med samferdselsministeren**
- 47 140100 I Fra: Samferdselsdepartementet. Statsråden  
**Dok3:10. Svar på spørsmål i brev 121099. Vinterdrift på Oslo lufthavn  
Gardermoen**
- 48 170100 I Fra: NSB Gardermobanen  
**Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 31012000. Ueland, Bendheim og Kjøll**

Sak: 1998/01747 Arkivkode: 000  
**DOK3:10 1997-98 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende  
hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**  
Sekundærkode: 334.3 KK Delarkiv: KSA  
Saksdato: 040698 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

---

- 49 190100 U Til: Samferdselsdepartementet. Statsråden  
**Dok3:10. Statsrådens deltakelse på åpen høring 21012000 sammen med Ove Liavaag fra Luftfartsverket.**
- 50 170100 I Fra: Berg, Tore  
**Dok3:10. Gardermobanen. Akershus fylkes vegvesen. Jordsmonnet på Romerikssletta**
- 51 170100 I Fra: Lundby, Sven Erik  
**Dok3:10. Gardermoen-høringen. Oppnevning av referansegruppe**
- 52 250100 U Til: Rabbe, Åsmund  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 31012000**
- 53 200100 I Fra: Major, Robert  
**Dok3:10. Høring 17012000. Oversender Norsk Hovedflyplass Forums rapport til Kjell Opseth**
- 54 270100 U Til: Roald, Steinar  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 04022000. Leder ekspertgruppene for tetting av Romeriksporten**
- 55 260100 U Til: Bruzelius, Karin M  
**Dok3:10. Spørsmål til opplysninger fremkommet i åpne høringer**
- 56 280100 I Fra: Roald, Steinar  
**Dok3:10. Bekrefter deltakelse høring 04022000**
- 57 250100 I Fra: Fløtten Vel  
**Saksbehandlingen knyttet til regelverket og driften ved Oslo lufthavn Gardermoen**
- 58 280100 I Fra: Oslo kommune. Byrådsavdeling for miljø og samferdsel  
**Dok3:10. Foreløpig høringsuttalelse til Mydskerapporten. Planlegging og utbygging av Gardermoen hovedflyplass**
- 59 020200 I Fra: Luftfartsverket. Biblioteket  
**Vurdering av værmessig tilgjengelighet og operative konsekvenser for ny hovedflyplass på Hurum. Styringsgruppens rapport 310190**
- 60 020200 U Til: SRG  
**Dok3:10. Invitasjon til høring 040200**
- 61 030200 I Fra: Bruzelius, Karin M  
**Dok3:10. Svar på spørsmål i brev 260100. Luftfartsverkets konsept til brev 150390**
- 62 070200 I Fra: Roald, Steinar  
**Dok3:10. Kopi av brev til Osmund Ueland. Åpen høring. Oppslag i Aftenposten 060200.**
- 63 040200 I Fra: Bjørndal, Odd Dag  
**Dok3:10. Åpen høring Gardermoen NSB Gardermobanen. Lekkasje Romeriksporten**

Sak: 1998/01747 Arkivkode: 000  
**DOK3:10 1997-98 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**  
Sekundærkode: 334.3 KK Delarkiv: KSA  
Saksdato: 040698 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

---

- 64 310100 I Fra: Hallgren, Sven Erik  
**Dok3:10. Bisitter åpen høring 310100 Åsmund Rabbe. Notat. Uttalelser fra Klima-avdelingens leder. DNMI-rapporter. Hurum**
- 65 110200 N Fra: KKK Til: SPR  
**Åpen høring i tilknytning til behandling av dok3:10 - Riksrevisjonens undersøkelser vedrørende hovedflyplass og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**
- 66 110200 N Fra: KKK Til: KK  
**Dok3:10. Ny åpen høring 210200**
- 67 110200 I Fra: Major, Robert  
**Dok3:10. Kommentarer til spørsmålene som ble stilt i åpen høring 310100**
- 68 110200 U Til: Samferdselsdepartementet. Statsråden  
**Dok3:10. Invitasjon til ny åpen høring 210200.**
- 69 060200 I Fra: Europabevegelsen i Norge. Hellerud-Furuset lokallag  
**Dok3:10. Bygging av Romeriksporten. Sannsynlig feilinformasjon fra Samferdselsdep. Klagesak til EFTAs overvåkingsorgan.**
- 70 090200 I Fra: Mørk, Knut  
**Dok3:10. Høringer Gardermoen-utbyggingen. Flyplassdebatten. Driftsforholdene**
- 71 160200 I Fra: Samferdselsdepartementet. Statsråden  
**Dok3:10. Ny åpen høring 210200. Deltakere**
- 72 180200 U Til: Samferdselsdepartementet. Statsråden  
**Dok3:10. Ber om å få tilsendt styreprotokoller fra NSB Gardermobanen med underliggende dokumentasjon**
- 73 170200 I Fra: Bjåland, Nils  
**Dok3:10. Opplysninger om tunnelskandalen. Romeriksporten. Tettingsarbeider**
- 74 210200 I Fra: Ueland, Osmund  
**Dok3:10. Bakgrunnsnotat til høring 210200**
- 75 250200 I Fra: Hallgren, Sven Erik  
**Dok3:10. Høring Åsmund Rabbe. Black Star for Gardermoen vinterstid. Informasjon fra Norsk flygerforbund**
- 76 220200 I Fra: Samferdselsdepartementet. Statsråden  
**Dok3:10. Kopi av brev til NSB. Spørsmål om å få utskrift av styreprotokoller fra NSB Gardermoen**
- 77 290200 I Fra: Oslo kommune  
**Dok3:10. Høringsuttalelse vedr. Mydskerapporten**
- 78 080300 I Fra: Roald, Steinar  
**Dok3:10. Kopi av brev til Osmund Ueland. Høringer 310100 og 210200.. Romeriksporten. Lekkasje kriteriet i anbudet.**

Sak: 1998/01747 Arkivkode: 000  
**DOK3:10 1997-98 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende  
hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet**  
Sekundærkode: 334.3 KK Delarkiv: KSA  
Saksdato: 040698 Saksansv: KKK / KKKK / BSK

---

- 79 160200 I Fra: Nordø, Arne  
**Dok3:10. Valget av Gardermoen. Høring og ansvar**
- 80 100300 I Fra: Transportøkonomisk institutt  
**Dok3:10. Trafikkprognoser for kollektivreiser til Gardermoen. Flypassasjerens  
preferanser. Reisevaneundersøkelse Arlanda**
- 81 160300 N Fra: KKK Til: SPR  
**Dok3:10 Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og  
Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet - utsettelse av avgivelse til  
280300**
- 82 090300 I Fra: Ueland, Osmund  
**Dok3:10. Medieoppslag i Aftenposten om skader på bebyggelsen på Hellerud i  
forbindelse med utbygging av Gardermobanen. Notat. Rapport Gjensidige/Vesta -  
Gardermobanen august 1999**
- 83 090300 I Fra: Ueland, Osmund  
**Dok3:10. Kopi av brev til Steinar Roald. Åpen høring 210200. Svar på brev fra  
Roald datert 080300.**
- 84 240300 N Fra: SPR Til: KKK  
**Dok3:10. Utsettelse avgivelsesfrist til 280300 innvilget**
- 85 160300 I Fra: NSB Gardermobanen  
**Dok310. Kopi av saksframlegg og protokoller fra styret i NSB Gardermobanen.**
- 86 290300 N Fra: KKK Til: SPR  
**Dok3:10. Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og  
Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet - utsettelse av komitebehandling  
- komme tilbake til avgivelsesfrist**
- 87 021000 I Fra: Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen  
**Dok3:10. Referat fra de åpne høringene i januar 2000 - anmodning om kortfattet  
skriftlig redegjørelse om måten referatene er behandlet på**
- 88 031000 U Til: Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen  
**Dok3:10. "Referat fra åpne høringer - rutiner for trykking" notat fra referentsjef  
Orten - beskriver måten referatene er behandlet på**

## Vedlegg 2

### Referat fra åpne høringer vedrørende

#### Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet (Dokument nr. 3:10 (1997-98))

##### *Høring mandag den 17. januar 2000:*

Tidligere samferdselsminister Lars Gunnar Lie.....	1
Tidligere samferdselsminister Kjell Opseth.....	7
Tidligere samferdselsminister Sissel Rønbeck.....	23
Tidligere samferdselsminister Odd Einar Dørum .....	32

##### *Høring fredag den 21. januar 2000:*

Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll, Steinar Killi, Ivar Sørlie og Jon Lereim .....	42
Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll og Ove Liavaag .....	64
Per Kristen Mydske og Steinar Strøm.....	75
Tore Tønne .....	82
Kjell Brevik og Bjørn Sund.....	88
Bjørn Aune .....	94

##### *Høring mandag den 31. januar 2000:*

Osmund Ueland, Jon Bendheim, Berit Kjøll og Olaf Melbø.....	99
Åsmund Rabbe og Sven Erik Hallgren .....	124
Robert Major, Johannes Moe og Bjørn Larsen .....	133
Johan Kjærstad, Per C. Molander Ott og Mikal Aschim .....	141

##### *Høring fredag den 4. februar 2000:*

Gunnar Reitan, Erik Isachsen og Terje Gorgas (SAS).....	152
Per Ødegaard, Svein Solberg og Kjell Wilsberg (Braathens).....	164
Steinar Roald.....	171
Stein Schanke og Steinar Johannessen (SRG) .....	181

##### *Høring mandag den 21. februar 2000:*

Kristian Rambjør og Yngve Pedersen.....	188
Osmund Ueland.....	205

## Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 17. januar 2000 kl. 10

Møteleder: J ø r g e n K o s m o ( A )  
(kontroll- og konstitusjonskomiteens leder)

S a k :

Om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet – Dokument nr. 3:10 (1997-1998)

*Høring med tidligere samferdselsminister Lars Gunnar Lie*

**Møtelederen:** Jeg skal få lov til å ønske velkommen til denne åpne høringen. Komiteen har besluttet at man skal gjennomføre åpne høringer om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, i tillegg til dette på bakgrunn av de utredninger som er gjort, også å foreta nærmere undersøkelser om hvorvidt beslutningsgrunnlaget som Stortinget hadde før vedtaket om bygging av hovedflyplass, var tilstrekkelig. Komiteen har besluttet at vi skal gjennomføre åpne høringer rundt dette spørsmålet fordi saken har så stor offentlig interesse, og for at det skal være anledning både for publikum og media i tillegg til komiteens medlemmer å sette seg godt inn i sakens fakta.

Gjennomgangen av denne åpne høringen vil foregå på den måten at hver enkelt av komiteens medlemmer har anledning til å stille spørsmål til den som er invitert til høringen. Vi har en begrenset tid på 10 minutter pr. representant. Det vil selvsagt bli gitt anledning til oppfølgingsspørsmål. Disse 10 minuttene omfatter tiden både for spørsmål og svar. Derfor anmoder jeg innstendig alle komiteens medlemmer om å være så kort som mulig i spørsmålsstillingen, og de som er innkalt til høringen, om å være så kort som mulig i svarene, slik at vi greier å dekke området så godt som mulig.

Jeg vil først få lov å ønske velkommen tidligere statsråd Lars Gunnar Lie, som er den som satt som samferdselsminister da denne saken om beslutninger av hovedflyplassen begynte å rulle, særlig på det tidspunktet da beslutningen om å skrinlegge Hurum ble foretatt.

Ordfører for saken er Kristelig Folkepartis representant Odd Holten, og han vil selvsagt være den som introduserer selve høringen, men også den som starter utspørringen. Jeg gir da ordet til saksordføreren – vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Takk for det.

Lars Gunnar Lie, du var altså statsråd fra oktober 1989 til november 1990. Dette var en stor og komplisert utbygging med svært mange dokumenter. Du hadde da arvet en sak som startet allerede i 1960-årene, hvor det var behov for en ny hovedflyplass i Oslo-området. Disse behovene førte til at Stortinget i 1972 besluttet å tilrettelegge for en hovedflyplass i Hobøl i Østfold, og dette tomteområdet ble da båndlagt. I 1986 kom det en ny utredning fra Luftfartsverket, hvor bl.a. delt løsning i trafikken mellom Fornebu

og Gardermoen ble berørt samt alternative utredninger ved Hurum, Hobøl og Kroer. I juni 1998 fattet Stortinget vedtak om at hovedflyplassen skulle legges til Hurum. I denne forbindelse kan en stille spørsmålet: Hvor ble det av Hobøl? Og jeg synes det er naturlig at du også berører dette når du nå setter i gang med dine svar.

Lie, jeg ønsker at du nå skal gjennomgå det arbeidet du hadde med hovedflyplassaken, herunder det såkalte utkast til brev som aldri ble sendt fra Luftfartsverket. I et-tertid er det vel mye som kan tyde på at dette brevet kunne vært en viktig sak som hindret andre alternativ enn Gardermoen.

Mitt konkrete spørsmål nå i første runde blir da: Ble dette brevet hindret av departementet i din tid?

**Lars Gunnar Lie:** Det er riktig at eg var statsråd frå 16. oktober 1989 til 3. november 1990. Heile den tida var ei planfasetid for hovudflyplass for austlandsområdet. Vi skulle planleggja og leggja til rette for eit eventuelt utbyggingsvedtak. Og det som det var gjort vedtak om i 1998, var at hovudflyplassen skulle plasserast på Hurum.

Gjennom 1989 kom det fram ein del spørsmål om vêrtilhøva på Hurum, og ministeren før meg i Samferdselsdepartementet, William Engseth, varsla at her var ein nøydd til å sjå på vêrtilhøva på Hurum på nytt. Det var då målingar i gang når det gjaldt vêrtilhøva, og etter at vedtaket var gjort i 1988, var det lagt opp til ein to års måleperiode for vêret. Eg greip raskt tak i den saka, og den 28. oktober vart det oppnemnt ei styringsgruppe for vêrmålingane på Hurum. Den gruppa konkluderte i Hafnorrapporten, som og vart lagd fram den 31. januar 1990 og er kjend. Den gav ei eintydig tilråding, og eg trur ikkje eg skal bruka tid til å sitera frå den, vi har begrensa tid, så det lar eg vera, men det var ei eintydig tilråding om at ein burde avslutta planlegginga for Hurum. Den rapporten vart send ut til høyring, og høyringsresultatet førte til at Luftfartsverket i brev av 22. februar konkluderte, kom med konklusjon, oppsummering og anbefaling til departementet. Det var grunnlaget – den oppsummeringa og konklusjonen var grunnlaget for St.prp. nr. 78 for 1989-90 som vart lagd fram av meg.

Saksordføreren tek opp to spesielle spørsmål. Og det eine går på kor det vart av Hobøl. Til det er å seia at Stortinget i 1984, var det vel, oppheva bandlegginga av Hobøl. Og Hobøl som alternativ var inne i diskusjonen også i 1988 i samferdselskomiteen, utan at ein då kom fram til at det var eit alternativ som ein ville gå vidare på. Ein valde då Hurum i det tilfellet.

Det andre spørsmålet gjeld eit utkast til brev frå Luftfartsverket, som ikkje vart sendt. Som eg tidlegare har gjeve uttrykk for, så kjende eg ikkje til det brevet. Samstundes vil eg leggja til, og det er litt viktig for meg, at i høve til Stortinget er eg ansvarleg for det som departementet gjorde på den tida, og det departementet sine folk gjorde på den tida, og eg har tillit til at det som vart ført vidare ifrå departementet, var i tråd med det vi stod for. Eg vil syna til brev frå tidlegare samferdselsminister Kjell Opseth, datert 21. april 1992 til Østfold Høgre, der han viser til brev av 2. april 1992 frå luftfartsdirektøren,

og der det vert gjort klart at avgjerda for ikkje å ferdigstillast det aktuelle brevkastet heilt og halde er teke i Luftfartsverket. Departementet har ikkje hindra Luftfartsverket i å koma med faglege råd og innspel i hovudflyplassaka. Og konklusjonen i det brevet er heilt i tråd med det som eg kan minnast – hugs på at det er ti år tilbake i tid dette, men det er heilt i tråd med det som eg kan minnast ifrå departementet også. Luftfartsverket var dessutan inne til høyring i komiteen i samband med St.prp. nr. 78, og der vart det gjeve uttrykk for synspunkt når det gjeld delt løysing, som var det eine alternativet vi ønskte å gå vidare med, som Luftfartsverket ikkje ville anbefala. Og det var dermed naturleg, sett frå min synsstad, at Luftfartsverket i dei høyringane hadde teke opp vesentlege andre sider ved dette, dersom dei fann det forvarleg ut frå ei fagleg vurdering av dette.

**Odd Holten (KrF):** Du sier altså at du ikke har hindret dette brevet i å komme til departementet, men det er jo satt fram ganske klare og sterke påstander om at en ekspedisjonssjef – som ikke er navngitt – har uttalt at departementet ikke ønsket å få dette brevet til departementet. Det er en ganske klar uttalelse, men du står altså fast ved at du og departementet ikke har hindret dette brevet eller denne utredningen i å komme. Det konstaterer vi.

Men jeg vil også da spørre deg: Er det ikke noe underlig at Hurum allerede etter ett år med værvarslingsmålinger ble avsluttet som alternativ – det var jo planlagt at det skulle være to år? Ville det ikke vært naturlig i en så viktig sak at du der benyttet den tiden som var nødvendig for en fullstendig utvikling av et godt resultat, selv om Hafnor-rapporten antyder at det ikke var tilrådelig å gå vidare? Og vidare vil jeg også spørre deg: Var det i din tid klare vedtak om utbygging av hovedflyplass?

**Lars Gunnar Lie:** Nei, som eg sa i starten av mi forklaring no, så var dette ein planfase som skulle leggja til rette for eit utbyggingsvedtak. Men stadvalet var gjort, og det var Hurum. Ein kan sjølvsagt diskutera – og det vart diskutert i samferdselskomiteen og i Stortinget – om det var naudsynt å gå vidare med målingar av vërsituasjonen for Hurum. Og så vidt eg minnest, var det framlegg om det frå eitt av partia i komiteen, nemleg Framstegspartiet; dei ønskte at vërmålingane skulle halda fram. Det avviste fleirtalet i Stortinget, og eg har eigentleg ikkje noko meir å leggja til i den samanhengen.

**Møtelederen:** Det er første oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Som både komitelederen og saksordføreren allerede har vært inne på, så var det i din statsråd tid at Hurum-alternativet ble skrinlagt. Og nå viste du nettopp til diskusjoner både i stortingskomiteen og i Regjeringen i forhold til fortsatte målinger, men mitt spørsmål er om du vil og kan si noe om hvorvidt det var enighet i Regjeringen om det standpunktet som gjelder å skrinlegge Hurum-alternativet.

**Lars Gunnar Lie:** Det er ei samla regjering som står bak ein proposisjon til Stortinget. Så enkelt er svaret på det.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har forståelse for at ti års glemsel kan senke seg over en slik sak, men nå har jo media og denne høringen bidratt til å huske.

Mange brev er sendt, men vi snakker, som saksordføreren var inne på, om ett viktig brev som dessverre aldri ble sendt, fordi ditt departement og ditt embetsverk forhindret det. I dette brevet som skulle vært sendt 15. mars 1990, foreslår Luftfartsverket vitterlig en utredning og sammenligning av de mest aktuelle alternativene. Og da kan vi vel være enige om at Hobøl er et av de alternativene.

Hvis vi nå i ettertidens klare lys ser på dette, har du fortsatt den tillit som du gav uttrykk for i sted, til at det ikke hadde blitt iverksatt noe annet arbeid enn det som vitterlig ble iverksatt, hvis brevet hadde ankommet ditt departementet og blitt gjort kjent for deg?

**Lars Gunnar Lie:** For det første vil eg igjen avvise at det var nokon som forhindra at brevet vart sendt. Det var Luftfartsverket som avgjorde at brevet ikkje skulle sendast. For det andre vil det jo vera teoretiske betraktningar med omsyn til om, i fall dette hadde vorte sendt, det hadde hatt nokon konsekvensar. Det vil vera påstandar som ikkje kan etterprøvast i nokon samanheng.

Eg har lyst til å leggja til at i St.prp. nr. 78 for 1989-90 var veldig mange argument framme. Mellom anna var det sagt at når vi ønskte å gå vidare med Gardermoen og delt løysing og få det utgreidd, var det både plussider og minussider for begge dei to alternativa. I proposisjonen og i det arbeidet som eg hadde med dette å gjera, var vi veldig opptekne av at minussidene ved Gardermoen skulle utgreiast grundig, og vi var opptekne av at minussidene ved Fornebu med delt løysing skulle utgreiast grundig.

Eg har lyst til å nemna i stikkords form dei områda som det var viktig å få ei avklaring på, før ein gjekk til eventuelt utbyggingsvedtak: Det var ei god løysing for Forsvaret, det var omsynet til grunnvasstjerna på Gardermoen, det var ei oppdatering av dei miljømessige og regionale sidene, det var transport av drivstoff, støy, flyplassoperative og vërmessige tilhøve og omsynet til jordbruket, berre for å ha nemnt nokre.

Det er òg viktig her i den samanhengen å merka seg at for Gardermoen som hadde vore operativ flyplass over lang tid, så hadde ein målingar, i alle fall erfaring med tilgjenge når det gjaldt vërtilhøva.

Når det gjeld delt løysing, ønskte ein å gå vidare for å sjå på langsiktige konsekvensar av ei deling av trafikken med omsyn til miljø, støy, internasjonalt samarbeid og problemet med å ha trafikk både på Fornebu og Gardermoen.

**Møtelederen:** Jeg vil minne både spørsmålsstiller og den som svarer på spørsmål, om at oppfølgingsspørsmål skal være korte og relatert til et av hovedspørsmålene. Her ble verken spørsmålet eller svaret særlig kort.

Neste oppfølgingsspørsmål er fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Tusen takk, leder. Jeg vil også følge opp dette med brevet som tidligere statsråd Lie sier at han ikke har noen grunn til å tro at departementet gav noen signaler til Luftfartsverket om å holde tilbake. Det er jo helt i strid med det som sies i et TV-program av luftfartsdirektør Liavaag, hvor han sa at han for så vidt var enig med departementet i at det var ingen grunn til at Luftfartsverket skulle opptre på en slik måte at man skulle øke temperaturen i den offentlige debatt.

Op i boken «Makt på liv og død» – Historien bak Gardermo-utbyggingen – av Bakken, Holtet og Lunde står følgende:

«Daværende samferdselsminister Lars Gunnar Lie husker i ettertid ikke å ha sett brevet. – Men Killi hadde politisk ryggdekning for de informasjonene som ble ført videre til Luftfartsverket, sier Lie. – Jeg stanset ikke brevet, men jeg vil ikke svare på hvem i departementet som gav luftfartsdirektør Ove Liavaag beskjed om å holde seg i ro, sier Killi.»

Fastholder tidligere statsråd at det ikke i hans tid som statsråd ble gitt noen signaler til luftfartsdirektør Liavaag om å holde seg i ro, og om at det var ønskelig at dette brevet ikke ble sendt?

**Lars Gunnar Lie:** Det er klart at departementet ikke har hindra at brevet skulle sendast. Det er vidare klart, som det òg står i det brevet som tidlegare samferdselsminister Opseth sende til Østfold Høgre: «I denne situasjonen anmodet departementet Luftfartsverket om generelt å holde en lav profil i saken om ny hovedflyplass for Østlandsområdet.»

Sjølvsagt var det kommunikasjon mellom departementet og Luftfartsverket i den prosessen, men det vart ikkje sagt ifrå frå departementet si side, det eg kjenner til, at brevet skulle stansast, og Liavaag har i sitt brev sagt at avgjerda om dette vart teken av Luftfartsverket, av Liavaag sjølv.

**Møtelederen:** Etersom dette er et så vesentlig punkt, tillater jeg to ytterligere oppfølgingsspørsmål fra de samme personene. Først Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Brevet, som da ikke er sendt, synes jeg er et viktig element i det vi nå spør deg om. Det er jo slik at Norsk Hovedflyplass Forum også påstår at en ekspedisjonssjef i departementet forhindret det. Og brevet ligger jo på komiteens bord. Jeg syns derfor den tidligere statsråden må tenke enda bedre gjennom om det er sannsynlig at man har sittet i Luftfartsverket og skrevet et brev, og så har man bare kommet på at man ikke skulle sende det, eller det kan være gått signaler fra departementet.

**Lars Gunnar Lie:** Som eg sa i starten, og som eg har sitert frå brevet som Opseth skreiv, var det gjeve signal frå departementet generelt om at Luftfartsverket skulle halda ein låg profil i saka om ny hovudflyplass. Dette har også Liavaag stadfesta i det brevet som vart sendt til departementet som svar på dette spørsmålet.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har ikke spurt om departementet har hindret Luftfartsverket, men om det ble gitt klare signaler eller muntlige ønsker, og det bekreftet jo i realiteten tidligere statsråd nå. At det var slik at man ønsket at Luftfartsverket skulle holde seg i ro og ikke holde en høy profil, men en lav profil, er i seg selv et signal til et faglig direktorat, som utelukkende skal ta faglige og ikke politiske hensyn. Så jeg ser det som en bekreftelse. Jeg vil få lov til å spørre: Er tidligere statsråd Lie enig i – når det egentlig kan være langt mer oppsiktsvekkende at det f.eks. også står i denne boken: «Forfatteren av brevet, Brevik, og flere med ham, var nær ved å forlate sine stillinger i Luftfartsverket da det ble kjent at deres faglige vurderinger ikke ble oversendt Samferdselsdepartementet» – at Luftfartsverket burde ha sendt dette brevet hvis det var faglig begrunnelse for det, og ikke lyttet til eventuelle fortrolige telefonsamtaler med en embetsmann i Samferdselsdepartementet?

**Lars Gunnar Lie:** Det er klart at eg er einig i at dersom det var fagleg grunngeving for å senda brevet, skulle brevet ha vore sendt. Avgjerda om dette er teken av Luftfartsverket. Kva som har gått føre seg internt i Luftfartsverket, har eg ikkje noko synspunkt på.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til listen for hovedspørsmål. Neste hovedutspørter er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** I din statsrådstid gikk altså Regjeringen inn for å utrede to alternativ, både delt løsning mellom Fornebu og Gardermoen, og bare Gardermoen med to rullebaner. Hvorfor var delt løsning fortsatt et alternativ for Regjeringen på det tidspunktet? Jeg vil da vise til at Stortinget allerede hadde avvist delt løsning. Helsedirektoratet, Direktoratet for naturforvaltning, SFT og Flystøykommissjonen hadde advart mot videre utbygging av Fornebu ut fra helse- og miljøhensyn. Så delt løsning rimte også dårlig med de premisene for miljøhensyn du la i St.prp. nr. 78 for 1989-90. Dessuten ønsket flertallet å se NSBs investeringer i forbindelse med utbyggingen knyttet til OL på Lillehammer. Hvorfor gikk Regjeringen fortsatt inn for delt løsning?

**Lars Gunnar Lie:** Når representanten viser til at delt løsning var avvist, kan eg berre seia at også Gardermoen vart avvist i 1988, så begge dei to alternativa var avviste. Og eit enkelt resonnement som kunne gjennomførast, var at Stortinget hadde tre alternativ: Gardermoen, delt løsning og Hurum. Ein valde Hurum, og dersom Hurum

måtte leggjast til sides av ein eller annan grunn – i dette tilfellet vêrsituasjonen – stod ein igjen med dei to andre som var lengst utgreidd, og det var derfor naturleg å gå vidare med å sjå på om det var mogleg å føra nokon av desse to fram til eit vedtak om hovudflyplass eller ikkje.

**Inger Lise Husøy (A):** Det kom vel ikke så klare negative miljøadvarsler i forbindelse med Gardermoen, men vi kan la det ligge.

Det har vært lansert veldig mange påstander om juks og feil ved målingene på Hurum. Har du på noe tidspunkt hatt grunn til å betvile fremgangsmåten og konklusjonene i forbindelse med målingene, også nå i etterpåklok-skapens lys?

**Lars Gunnar Lie:** Til det vil eg svare nei. Eg var oppteken av dette spørsmålet før eg la fram St.prp. nr. 78, for det var eit tema også då. Derfor la vi ikkje den fram før politimeisteren i Drammen hadde undersøkt om det var gjort noko unormalt i høve til dei målingane. Først då det kom fram, vart proposisjonen lagd fram.

Når det gjeld dei andre påstandane, vil eg visa til rapporten som vart avgjeven til Samferdselsdepartementet den 18. november 1992 frå ekspertgruppa for vurdering av værmålingane på Hurum, som Surlien leia. Der står det ein nokså grundig gjennomgang av det heile.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har også lyst til å gå tilbake til svaret du nettopp gav til representanten Carl Ivar Hagen angående brevet fra Luftfartsverket, for jeg oppfattet at du kanskje var enig i at det burde ha vært sendt til departementet og dermed også ha kommet fram for offentligheten. Da har jeg lyst til å spørre deg: Hvilke konsekvenser mener du kanskje det ville ha hatt dersom dette hadde vært med i det videre arbeidet med valg av hovedflyplass?

**Lars Gunnar Lie:** Til det er å svare at ut frå mine vurderingar ville det hatt veldig lite å seia, fordi dei innvendingane som kom, dreidde seg hovudsakleg om delt løysing og om spørsmål som gjaldt ein del problemstillingar knytte opp til Gardermoen. Dei problemstillingane som var knytte opp til Gardermoen, var tekne omsyn til i St.prp. nr. 78 og skulle følgjast opp i det vidare planarbeidet. Men elles vert det berre ein påstand om dette ville ha hatt nokon konsekvensar.

**Møtelederen:** I denne saken er det atskillig mye tro, tvil og påstander. Er det noen som har oppfølgingsspørsmål?

Kari Økland – vær så god!

**Kari Økland (KrF):** Hvordan reagerte du på at Stortinget vedtok at de bevilgningene som stod til disposisjon for Hurum-utredningen, skulle nyttes til oppdatering og planlegging av Gardermoen som ny hovedflyplass for Oslo-området, ikke til videre utredning av hovedflyplass for Oslo-området, altså at det var spesifisert til Gardermoen? Hvordan reagerte du på det?

**Lars Gunnar Lie:** Det var sjølvsgagt eit sentralt spørsmål for meg å ta stilling til i høve til arbeidet i komiteen. Eg vil seia det slik: Dersom eg hadde gått imot det, måtte eg vel sannsynlegvis ha sett stillinga mi som statsråd inn på det, fordi det var eit fleirtal i Stortinget som ønskte dette.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmål, og den neste er Carl Ivar Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er det din oppfatning at det var været alene og værmålingene og vær-situasjonen alene som var årsaken til at du gikk inn for å skrinlegge Hurum som hovedflyplassalternativ?

**Lars Gunnar Lie:** Svaret på det er ja. Eg var sjølv tilhengar av Hurum-utbygginga, stemte for Hurum-utbygginga og ønskte Hurum-utbygginga. Det var dei overbevisande argumenta som var lagde fram i Hafnor-rapporten, og tilrådinga frå Luftfartsverket av 22. februar 1990 som var avgjerande for meg.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men Hafnor-rapporten var jo ikke entydig konkluderende, og det var vel også en verifikasjonsrapport om det arbeidet som Hafnor gjorde, som påpekte den betydelige grad av usikkerhet som hersket rundt målingene. Hafnor gikk jo inn for at de skulle fortsette. På side 32 i sin rapport – i hvert fall i den utgaven jeg har – anbefalte man en tilleggsmåler for bakgrunnsbelysning, at siktmålingene på et spesielt sted og skyhøydemålingene burde fortsette, å montere en ny siktmåler og foreta siktmålinger også med instrumenter fra en annen produsent. Så det var ikke noen entydig konklusjon fra Hafnor.

Hva ble gjort av deg som statsråd gjennom samtaler, møter, undersøkelser, bl.a. kanskje ved å innkalle daværende meteorolog Rabbe, som hele tiden sa at det ikke var noe problem med været på Hurum, for virkelig å sikre at disse værmålingene var pålitelige? Ble det gjort noe aktivt? Det normale for en statsråd er jo å gjennomføre et stortingsvedtak, ikke å prøve å få det omgjort.

**Lars Gunnar Lie:** Det siste er eg samd i, sjølvsgagt. Det er å gjennomføra dei vedtaka som Stortinget har gjort.

Hafnor-rapporten var i si oppsummering og sine konklusjonar veldig klar. Styringsgruppa peika på at det er uvisse, sjølvsgagt, det vil det naturleg nok vera i ein slik samanheng. Men den seier vidare at data er tilstrekkeleg pålitelege til å danna eit forsvarleg grunnlag for berekning av operative konsekvensar for ein hovudflyplass på Hurum. Dette vart sendt ut til høyringsinstansar, som så gav si tilråding. Det representanten Carl I. Hagen peikar på, på slutten av rapporten, var at dersom ein ikkje la dette til grunn, og dersom ein likevel skulle halda fram med målingane, ville det vera dei tilrådingane som skulle gjerast.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men verifikasjonsgruppens synspunkter på metodene som Hafnor benyttet, og delvis

muligens inhabilitet hos et av medlemmene, Bjørn Aune, var ikke det nok til at den daværende statsråd gjorde noe aktivt for å redusere den usikkerheten som han hevder alltid vil være til stede, f.eks. også for vurdering hvis man gikk over til en høyere kategori når det gjelder teknologisk utstyr, som man hadde full mulighet til?

**Lars Gunnar Lie:** Det som var realitetene i dette, var at eg hadde lovt Stortinget ei tilbakemelding om situasjonen – det var vel eigenleg nemnt februar månad, det kom i slutten av mars. Vi hadde noko tidspress på oss i høve til dette. Derfor vart det køyrt ut til høyring, og Luftfartsverket, som sat med det faglege planansvaret i den samanhengen, var det som då kom med si tilråding til departementet om at vi burde avslutta målingane på Hurum.

**Carl I. Hagen (Frp):** Daværende statsråd fant det ikke naturleg å ta en diskusjon eller høre på synspunktene til Åsmund Rabbe, som vel var den mest kvalifiserte luftfartsmeteorolog, og som hadde et helt annet synspunkt på dette? Ville det ikke være naturleg å gjøre noe aktivt?

Og så et spørsmål her: Det er med bred penn hevdet i bøker og artikler og fra mange forskjellige hold at departementets embetsverk, og særlig noen, var meget sterkt opptatt av å stoppe Hurum og få flyplass på Gardermoen. Vil Lie helt avvise at det var noen synspunkter, aktivitet og deltakelse fra departementets embetsverk for å få stoppet Hurum og få flyttet alt til Gardermoen? Merket ikke du noen gang dette i din tid i departementet?

**Lars Gunnar Lie:** Eg vil seia det på den måten at så langt eg kjende departementet og embetsverket i departementet, er det eit lojalt embetsverk i høve både til dei vedtaka som Stortinget gjer, og dei synspunkta som kjem frå den politiske leiinga i departementet. Det var Det meteorologiske institutt som hadde ansvaret for å gjennomføra desse målingane. Det er det offentlege organet vi har, og vi må ha tillit til at når det får i oppgåve å gjennomføra dette, vert det gjort i samsvar med det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så du står fast på at det utelukkende var disse værmålingene som var årsaken til skrinleggingen? Hva er da din kommentar til alt det som skjedde i ettertid, når f.eks. tidligere sivilingeniør, nå avdød, Jan Wiborg kom med ganske mange rapporter og hadde stor aktivitet for å vise at siktmålingene ikke var til å stole på, og at det var stor mulighet for at disse var – la oss si – ikke korrekte, at noen eventuelt hadde fiklet med dem, og at det var ikke holdbare målinger som viste for dårlig sikt i forhold til det som var det riktige?

**Lars Gunnar Lie:** Til det siste vil eg berre visa til den vurderinga som var gjord av ekspertutvalet som var leidd av Rakel Surlien, som gjekk igjennom nettopp Wiborg sine analysar.

**Carl I. Hagen (Frp):** Surlien-utvalget kan man vel sette et spørsmålstegn ved om var et ekspertfaglig utvalg,

og det er også reist spørsmål om habilitet og litt av hvert når det gjelder Surlien-utvalget.

Men som det står – litt interessant – i denne boken «Makt på liv og død» om Gardermoen:

«Siktmåleren som hadde stått på Hurum, havnet på Gardermoen. Også der vakte det oppmerksomhet at Hurum-måleren i visse situasjoner viste dårligere sikt enn det som faktisk var tilfelle.»

Men hva er din kommentar til alt det som er skjedd – og de programmene som TV også har vist – når det gjelder Jan Wiborgs aktivitet, og hvorledes han ble motarbeidet fra det offisielle Norge, som ikke ønsket at noen skulle skape usikkerhet om siktmålingene på Hurum, som altså du sier, som ansvarlig statsråd, var den eneste grunnen? Hva er din kommentar til min påstand om at du vel er den eneste som hevder at det var den eneste grunnen til at Hurum ble stoppet?

**Lars Gunnar Lie:** Ja, det var iallfall mi grunngeving for å koma med framlegget i proposisjonen. Det som har skjedd i ettertid med flytting av siktmålarar og målingane, er erfaringar i ettertid, som eg ikkje hadde føresetnader for å kunna ha noka meining om på det tidspunktet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og ingen synspunkter på Jan Wiborg?

**Lars Gunnar Lie:** Ikkje utover det som ligg i rapporten frå Surlien-utvalet. For sjølv om representanten Hagen no seier at det ikkje var eit fagleg utval, innhenta dei fagleg ekspertise på det, og ein av hovudkonklusjonane er at sjølv om ein legg til grunn dei mest tenkjelege avvika, vil ein likevel ikkje koma opp i tilfredsstillande vær-situasjon for Hurum.

**Carl I. Hagen (Frp):** Med kategori III?

**Lars Gunnar Lie:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men hvis man endrer kategorien på det tekniske, ville man jo kunne gjort det.

**Lars Gunnar Lie:** Då er vi over på eit teknisk spørsmål som Luftfartsverket måtte vurdere i så fall.

**Møtelederen:** Vi runder da av hovedspørsmålet, og Svein Ludvigsen får ordet til oppfølgingsspørsmål.

**Svein Ludvigsen (H):** Et oppfølgingsspørsmål til dette som Hagen spør om, om Lie mener at ingen i departementet hadde særinteresser i at et spesielt alternativ ble foretrukket, i dette tilfellet Gardermoen framfor Hurum eller Hobøl: Når den tidligere statsråden i ettertid ser og får avdekket det som står i boka som Hagen refererer til, det som Norsk Hovedflyplass Forum har trukket fram, medieoppslagene, holder statsråden fortsatt fast på at det var ingen i departementet som hadde særlige interesser av at man valgte Gardermoen framfor noen av de andre?

Er Lies svar fortsatt at det var 100 pst. lojalitet og ingen hadde sin egen agenda?

**Lars Gunnar Lie:** Eg kunne egentleg svara veldig kort på det – at svaret er ja. For i høve til Stortinget – og det er Stortinget sin kontroll- og konstitusjonskomite vi no sit i høve til – er det mitt ansvar det som skjedde i departementet, og eg tar det ansvaret og har tillit til at embetsverket var lojalt.

**Møtelederen:** Et oppfølgingsspørsmål til, fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hvis man gir en generell instruks om å ligge lavt, en generell politisk beskjed om det, og det går ut til underliggende etater, tar ikke da ministeren og departementet en voldsom sjanse med hensyn til at relevante opplysninger i mange typer saker ikke kommer på deres bord? Og er det etter din kjennskap vanlig at departementer gir generelle instruksjoner om å ligge lavt?

**Lars Gunnar Lie:** Kor vanleg det er, vil eg ikkje kunna uttala meg om. Men det som var spesielt i den situasjonen, var at det var mykje uro omkring hovudflyplassspørsmålet, og også frå ulike hald i Luftfartsverket var det kome ulike synspunkt fram. Slik eg vurderer det, var det kanskje først og fremst i høve til dette med delt løysing, som både Luftfartsverket og flyselskapa egentleg ikkje ønskte, og av den grunn ønskte å gje signal om det. Dei signala vart tekne, dei signala kom fram til komiteen.

**Møtelederen:** Da fortsetter vi med hovudspørsmål, fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg hadde i grunnen lyst til å følge opp det prinsipielle sporet der. For det som er hovedkritikken f.eks. fra Mydske-utvalget og fra mange som har gått gjennom denne saken i ettertid, er bl.a. at man ikke utredet flere alternative flyplasslokaliseringer, slik at man hadde mye klarere valg mellom fordeler og ulemper. Da var jo Hurum allerede på en måte skrinlagt på grunn av vèrrapport, men det var jo andre alternativer som ble trukket fram i dette brevet som da ikke kom fram, som ikke ble utredet. Det man stod igjen med da, var Gardermoen og delt løysing. Det som virker veldig merkelig i ettertid, er at et departement i en såpass turbulent politisk situasjon ikke sørger for å få fram de opplysningene som kan gjøre beslutningsgrunnlaget om ny lokalisering tilstrekkelig. Vil du si at det som har gjort at man kanskje ikke har sørget for et skikkelig beslutningsgrunnlag på dette, er at det fra det tidspunktet som du var borti saken og framover, var én ting som gjaldt, og det var tidspres og den følelsen mange hadde at det var så pinlig at man ikke var blitt enige om lokalisering – at det har gjort at man har gjort en for dårlig faglig jobb?

**Lars Gunnar Lie:** Eg meiner at det var gjort ein fagleg god jobb i den tida eg hadde med det å gjera, og hel-

ler ikkje i proposisjonen låg det frå mi side noko til hinder for at alternativ kunne koma på tale. Det står vel faktisk i proposisjonen:

«Alt etter utfallet av dette arbeidet» – altså dei to alternativene – «vil en måtte vurdere om en skal utrede andre lokaliseringalternativer.»

Dette var sjølvstilt også Luftfartsverket kjent med var skrive inn i proposisjonen. Dette var Stortinget invitert til å ta stilling til. Eg må òg sjølvstilt seia at tidspreset, det at vi hadde reaksjonar på flystøy i høve til Fornebu, og ønsket om å få redusert bruken av Fornebu så snart som mogleg, låg tungt på oss i å få fram saka – ja, sjølvstilt gjorde det det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kan det da være sånn at den oppfordringen eller instruksjonen til Luftfartsverket om å ligge lavt henger sammen med at mange var veldig lite interessert i å få en delt løysing, og at det var en generell holdning at hvis man ikke nå samlet seg om Gardermoen, så kom en delt løysing til å være den maren som red flyplassaken framover, og at det i seg selv kunne være en grunn som gjorde at man fra Luftfartsverkets side, eller fra andre involverte side, skjønnte poenget med å ligge lavt?

**Lars Gunnar Lie:** Det er vanskeleg å ha ei vurdering av det i ettertid. Eg kan ikkje svara verken ja eller nei på eit slikt spørsmål, for dette vil jo vera vurderingar av det.

**Møtelederen:** Jeg har bare et lite oppfølgingsspørsmål til det siste. Stortinget sa jo nei til delt løysing, basert på de opplysningene man hadde fått. Ville det ikke ha virket merkelig hvis man hadde satt i gang store utredninger om å gjennomføre en delt løysing etter at Stortinget først hadde sagt nei?

**Lars Gunnar Lie:** Jo, det er heilt naturleg.

**Møtelederen:** Da har jeg ikke flere til hovudspørsmål. Unnskyld, Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, takk for det, leder. En liten oppfølging. Stortinget vedtok jo allerede i 1988 at Hurum og planleggingen av flyplassen skulle gå vidare. Men allerede etter åtte måneder, rett etter at du var kommet i statsrådsstolen, fant du ut at siktforholdene og disse værmålingene la et grunnlag for at en måtte trappe ned planleggingen omkring Hurum. Og dette er for så vidt en oppfølging av det som Kosmo stilte spørsmål om: Hvordan kan en statsråd, før han har fått et nytt vedtak, legge på is det som Stortinget har vedtatt?

**Lars Gunnar Lie:** Svaret er at det vart ikkje lagt på is, men det vart gjort framlegg om dette i tilknytning til ein tilleggsproposisjon til budsjettet i 1989. Og Stortinget vart då invitert til å ta stilling til det. Det vart ikkje noka nedtrapping av planane før etter at Stortinget hadde sagt sitt om dette.

**Vidar Kleppe (Frp):** Og det er den tidligere statsråden helt sikker på?

**Lars Gunnar Lie:** Ja.

**Møtelederen:** Da skulle vi være ferdig med alle hovedspørsmålene og oppfølgingsspørsmålene, og da gir jeg avslutningsvis ordet til saksordføreren. Vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Ja, da er det helt til slutt naturlig bare å ta et lite konsentrat av det som akkurat er knyttet opp til det som har med Luftfartsverkets brev som ikke ble sendt, å gjøre. For det er jo det som svært mange nå har vært innom. Du står da altså fast ved at Luftfartsverkets brevforslag ikke ble hindret av deg, til tross for uttalelsen fra Liavaag? Og du mener at påstandene som kommer fram i Norsk Hovedflyplass Forum, er ubegrunnede og gale? Dette vil jeg gjerne ha helt klart nå mot slutten.

**Lars Gunnar Lie:** Ja, eg står fast på at det ikkje vart hindra, at det var Luftfartsverket sjølv som tok stilling til om dette brevet skulle sendast eller ikkje. Dei påstandane som kjem fram i ulike rapportar som ikkje er offentlege rapportar, har eg eigentleg ikkje fleire synspunkt på.

**Møtelederen:** Da viser det seg at Vidar Kleppe likevel har lyst på en hovedspørsmålsrunde. Vær så god.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, leder, jeg har jo ventet på tur. Jeg har et par spørsmål som jeg synes er ganske viktige for denne saken og spesielt i den tiden da tidligere statsråd Lie satt. Det blir hevdet i denne boken, som det er vist til før, «Makt på liv og død» – Historien bak Gardermotutbyggingen – at departementet planla skrinlegging av Hurum på 1990-tallet. Er det korrekt? Kjente statsrådene til det?

**Lars Gunnar Lie:** På 1990-talet? Eg skjønar ikkje korleis du...?

**Vidar Kleppe (Frp):** Jo, på bakgrunn av at trepartiregjeringsen foreslo en splittet løsning, en delt løsning på flyplassen, blir det hevdet i denne boken at allerede på 1990-tallet diskuterte man i Samferdselsdepartementet en skrinlegging av Hurum. Kjente daværende statsråd til det?

**Lars Gunnar Lie:** Nei, dette er ukjent for meg.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så går jeg videre, og da vil jeg gjerne sitere fra det som står i den boken:

«Samtidig satt statsrådene Lie og Ditlev-Simonsen i hemmelige møter og la grunnlaget for Gardermoen som hovedflyplass. På disse møtene var også ekspedisjonssjef, seinere direktør for Gardermotprosjektet, Steinar Killi.»

Er det altså ikke korrekt det som står her, at du og daværende forsvarsminister Ditlev-Simonsen diskuterte

grunnlaget og hva en skulle gjøre videre hvis dette prosjektet på Hurum ble skrinlagt?

**Lars Gunnar Lie:** Jo, sjølvsagt diskuterte eg det med forsvarsministeren, som eg diskuterte det med finansministeren om økonomien i dette opplegget. Så diskusjonar hadde vi statsrådene imellom, og også dialogar med dei departementa det gjaldt.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var daværende ekspedisjonssjef, senere direktør for Gardermotprosjektet, Steinar Killi, med i disse samtalene, slik det framgår i denne boken?

**Lars Gunnar Lie:** Eg er ikkje i stand til no å hugsa kven ifrå embetsverket som var med på dei ulike møta som vi hadde med forsvarsminister og finansminister, og for den saks skuld kommunalminister, i den planrunden. Eg kan ikkje hugsa kven som var med. Og om det var nokon med på alle møta – det trur eg ikkje det var. Eg trur faktisk ikkje det var folk frå embetsverket med på alle møta vi hadde.

**Møtelederen:** Da takker jeg Lars Gunnar Lie for hans medvirkning under denne utspørringen.

Vi tar nå en pause på nøyaktig åtte minutter før vi starter på nestemann, som vil bli tidligere statsråd Kjell Opseth.

Høringen avbrutt kl. 10.52.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.00

*Høring med tidligere samferdselsminister Kjell Opseth.*

**Møtelederen:** Jeg ønsker tidligere samferdselsminister Kjell Opseth velkommen til denne høringen. Som tidligere bekjentgjort gjelder det en høring om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet samt det beslutningsgrunnlaget som Stortinget hadde da man fattet vedtak om utbygging av Gardermoen som ny hovedflyplass.

Som den tidligere statsråden er klar over, har vi et reglement i komiteen med spørsmålsrunder på 10 minutter inkludert svar. Jeg ber da om at både spørsmålene og svarene er så pass korte at det er mulig å dekke et så bredt felt som mulig. Så vil det bli gitt anledning til i hovedsak ett oppfølgingsspørsmål fra hver representant i forbindelse med hvert hovedspørsmål. Hvis vi har tid, vil enkelte representanter få anledning til flere oppfølgingsspørsmål – det avhenger av tiden.

Så vidt jeg forstår tidligere samferdselsminister Kjell Opseth, ønsker han ordet et par minutter før vi begynner utspørringen. Var det så å forstå? – Vær så god.

**Kjell Opseth:** Eg finn grunn til å understreke at i dei seks åra eg stelte med hovudflyplassaka, er det blitt relativt mykje materiale, og det er eit materiale som eg i dag ikkje har tilgjenge til. Så det som eg måtte gje av svar her, må byggje på dei minna eg har frå den tida eg var samferdselsminister, og eg ber om forståing for at slik er situasjonen.

**Møtelederen:** Da gir jeg ordet til sakens ordfører, som er Odd Holten. – Vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Du var altså statsråd i hele seks år, og det blir hevdet at dette er norgeshistoriens største landbaserte investering. Det kan fort bli skapt det inntrykk at det er en investering for å skape vekst i et område som også er en medvirkende årsak til plassering av et slikt anlegg, i tillegg til at en selvfølgelig skulle bygge ut selve hovedflyplassen. I din tid som samferdselsminister skjedde det svært mye knyttet til denne utbyggingen, ja, en kan vel trygt si at det er du som er selve hovedflyplassens far. Det er du som har ansvaret for denne utbyggingen. Det er da blitt knyttet utrolig mange sterke uttalelser til den behandling du har hatt av denne saken.

Det som vi nå har til behandling, er Riksrevisjonens rapport, og jeg siterer:

«Formålet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å vurdere om Samferdselsdepartementet har gitt Stortinget korrekt og tilstrekkelig informasjon om prosjektenes bedriftsøkonomiske lønnsomhet og usikkerheten knyttet til denne.»

Så har vi i komiteen i tillegg blitt enige om at vi skal åpne for at vi også kan ta inn andre elementer knyttet til det som har med denne utbyggingen å gjøre, slik at vi skal prøve å få til en gjennomgang av totaliteten. Da er det naturlig for meg å åpne med et spørsmål som lyder ganske kort og enkelt: Visste du noe mer enn Stortinget fikk seg forelagt om Gardermoprojektet? Hadde du informasjon som du ikke har lagt fram, f.eks. når Riksrevisjonen og Mydske-utvalget og mange andre enkeltpersoner og utvalg hevder at det ikke er gitt konkrete og tilstrekkelige opplysninger knyttet til utbyggingen av hovedflyplassen på Gardermoen og Gardermobanen? Det gjelder bl.a. værrapporten med manglende tilgjengelighet, et dokument som selvfølgelig burde vært sentralt i beslutningen om utbyggingen. Og videre: Lønnsomheten har det vært reist mange konkrete spørsmål om, ikke minst i forhold til lønnsomheten av driften. Hvorfor unnlot du å ta med noen av kostnadene f.eks., bl.a. de faktiske kostnader når det gjelder Forsvarets flytting, Gardermobanens grunnerverv, avgifter og trafikkprognose? Dette er sentrale informasjon, og da er det naturlig å spørre: Visste du om ting som Stortinget ikke fikk seg forelagt i dette prosjektet?

**Kjell Opseth:** Eg vil gjerne få lov å understreke at eg meiner at Stortinget har fått eit avgjerdsgrunnlag som det er hald i, ut frå at avgjerdsgrunnlaget var dei samfunnsøkonomiske berekningane. Det er ettertrykkeleg sagt i

proposisjonen. Når det no er blitt reist så sterke diskusjonar rundt dei bedriftsøkonomiske vurderingane, kan eg i ettertid lure på om det var klokt at ein i det heile gjorde det, for vedtaket som Stortinget skulle gjere, var på dei samfunnsøkonomiske berekningane. Det må eg få lov å bruke litt tid på, fordi når vi valde å gå på selskap både for flyplassen og for Gardermobanen, var det av to årsaker. Den eine årsaka var at ein skulle ha klare ansvarslinjer. Den andre var at ein skulle ha høve til å stille krav til selskapa, til både gjennomføring og drift, noko som var greiare og meir målretta når ein hadde selskapsforma på plass.

Så var det ikkje uinteressant korkje for meg som statsråd eller for Stortinget om spørsmålet om bedriftsøkonomiske berekingar dukka opp, å få gjennomført desse for å sjå om det verkeleg var slik at både flyplassen og Gardermobanen kunne gå i bedriftsøkonomisk balanse. Eg kan i ettertid gjerne spørje som Mydske-utvalet gjer på side 314, der dei seier:

«Det burde ha ringt noen varselklokker hos utrederne av prosjektet i NSB, blant kvalitetssikrerne oppnevnt av Samferdselsdepartementet, ØKAN, og i Samferdselsdepartementet i forbindelse med at en slik konklusjon ble trukket.»

Det gjorde det altså ikkje i nokon av dei organa som hadde med dei bedriftsøkonomiske berekingane å gjere. Eg vil tru at det også ville ha vekt kritikk dersom vi hadde forsømt å gjere Stortinget merksam på at her låg det føre berekingar som sa at Gardermobanen og flyplassen kunne gå i bedriftsøkonomisk balanse. Så har det jo i ettertid blitt dokumentert at spesielt Gardermobanen kan det sjå vanskeleg ut for vil gå i bedriftsøkonomisk balanse, og det reknar eg med at vi kjem tilbake til.

**Odd Holten (KrF):** Ja, det er ganske underlig å tenke seg når et departement skal utrede et så stort anlegg – altså til en 17–18 milliarder kr totalt sett – at beregningene er så vidt svakt fundert og så dårlige. Det er klart at det kan være lett å være etterpåklok, men vi ser tydelig i ettertid, når det begynner å komme fram materiale, at det bevisst er holdt unna informasjon som naturlig må føre til at en får en dårligere inntjeningsevne. Ikke minst hva angår trafikkgrunnlaget for Gardermobanen, er dette en klar svekkelse av prosjektet. Hvordan går det an å foreta en så dårlig beregning at vi får de forholdene som vi nå har i dag? Det er det ene som det er grunnlag for å spørre om.

Du fikk allerede i november 1991 også et klart pålegg knyttet til budsjettforhandlingene om at du også skulle utrede Hobøl som et alternativ. Du tok deg noe tid og satte så i gang dette arbeidet. Men det var jo et stort arbeid som skulle utføres. De som skulle utføre dette arbeidet, fikk kun åtte uker på seg til å utrede et prosjekt til ca. 10 milliarder kr. Kan du forstå at det er dem som hevder at dette var helt håpløst å få til en likeverdig utredning på mellom Hobøl og Gardermoen? Var det her en bevisst holdning hos deg som samferdselsminister å hindre at relevante opplysninger om Hobøl kom fram, og at derfor ikke begge prosjektene ble likeverdig utredet?

**Kjell Opseth:** For det første må eg ta avstand frå at det bevisst er halde unna informasjon for Stortinget. Eg sa tidlegare at avgjerda i Stortinget skulle skje på samfunnsøkonomiske vurderingar, og alle opplysningar i den samanhengen var lagde fram.

Så til spørsmålet om utgreiing av Hobøl. Det er ikkje korrekt at Stortinget har pålagt ei utgreiing av Hobøl. Det er derimot votert ned eit forslag frå Høgre i samband med behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 7 av 14. desember 1990 om at ein skulle utgreie eitt-to alternativ. Men i den samanhengen fekk vi også ei oppmoding om å gjere «alternative sammenlikninger av viktige kostnadselementer og tekniske forhold i tilknytning til hovedplanarbeidet». I innstillinga står det vidare: «Flertallet regner med at bl.a. Hobøl vil inngå i slike sammenlikninger som kan gi et sikrere beslutningsgrunnlag for Stortinget».

Altså er det viktige kostnadselement og tekniske forhold vi fekk pålegg om å gjere, og det meiner eg er gjort på ein tilfredsstillande måte.

Så kan ein gjerne seie som Mydske-utvalet seier, at ein skulle hatt eit anna alternativ for å få gode berekningar, altså at ein skulle utgreie eit alternativ. Men der er det Stortinget som har sagt at det var Gardermoen som skulle utgreiast – punktum finale – altså den skulle planleggast. Det er det vi har gjort, og så har vi gjort desse berekningane av hovudstorleik, slik som Stortinget har bedt oss om. Men for å gjere samfunnsøkonomiske vurderingar måtte vi ha eit alternativ å måle det mot, og da valde vi altså det vi kalla 0-løysinga. Det er ei delt løysing. Så sann sett meiner eg at vi på dette området har følgd opp Stortingets intensjonar og pålegg.

**Odd Holten (KrF):** Du sa, Opseth, i ditt første svar til meg at beslutningene i Stortinget skulle fattes på grunnlag av samfunnsøkonomiske beregninger og ikke på bedriftsøkonomiske beregninger, men så ser vi i denne rapporten fra Norsk Hovedflyplass Forum, som hevder at Hobøl var mer samfunnsøkonomisk lønnsom, en differanse på hele 9,7 milliarder kr i favør av Hobøl. Hvordan kan det da forsvares?

Men så tilbake til det som har med flytoget å gjøre. Her er det klart slått fast av Mydske-utvalget, og senest nå av Gardermobanens sjef, Berit Kjøll, i Aftenposten så sent som 12. desember 1999, at situasjonen er langt, langt verre enn det som Mydske-utvalget har konkludert med. Er ikke dette da en gigantisk feilvurdering av departementet?

**Kjell Opseth:** I samband med dei bedriftsøkonomiske berekningane for Gardermobanen måtte vi setje i gang eit arbeid som ikkje har vore gjort i Noreg før, nemleg å lage ein transportanalyse for korleis transporten av dei reisande ville foregå. Det arbeidet har så langt eg kan sjå, fått ein relativt god karakter av Mydske-utvalet, sjølv om det også er kritiske merknader til resultatet. Det som er det mest kritiske som eg kan sjå, er at vi samanliknar ut frå at det skal vere enten jernbane eller buss. Og eg vil berre få lov å seie at på den tida dette gjekk føre seg, var det ikkje noko snakk om at vi skulle ha bussar parallelt

med jernbanen. Det var ikkje i det heile inne i vurderingane. Vi kan sikkert finne oppslag i media, kanskje endåtil svar på spørsmål i spørjetimen i Stortinget, der eg avviste at det skulle gå bussar parallelt med jernbanen. Ja, eg trur endåtil eg har sagt at det kan vere aktuelt å påleggje bussane ei avgift på Gardermoen fordi dei ikkje har delteke i investeringane som var nødvendige for bussterminal, mens jernbanen har teke alle sine investeringar i terminalen. Så det er heilt openbert at føresetnadene når dette vart gjort, var at det ikkje skulle vere nokon parallellitet. Det skulle vere det eine eller det andre.

Men så forandrar tida seg på dette området som på mange andre område, og så vart det altså på eit seinare tidspunkt, i 1997 dersom eg ikkje hugsar feil, gjeve konsesjon på buss. Og det er klart at då får du eit heilt anna forhold enn det som var grunnlaget. Det gjeld jo mykje av alt vi kan snakke om i denne samanhengen, at det er 8-10 år sidan det skjedde, og ting har endra seg. Og kva var vurderingane den gongen ein sat og gjorde desse berekningane?

**Møtelederen:** Det er to som har meldt seg til oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Saksordføreren spurte om og tidligere statsråd Opseth svarte at det var Stortinget som hadde vedtatt Gardermoen, og at statsråden deretter ville gjennomføre vedtaket. Det som er riktig, er vel at Stortinget sluttet seg til statsrådens klare forslag og ønske om at man ikke skulle ha noen utredninger på andre ting.

Så vidt jeg kan se av denne boken som jeg refererer litt fra, sier også Kjell Opseth at han deltok på et møte i Polyteknisk Forening i oktober 1991, altså før Stortinget hadde fattet noe vedtak. Det sies følgende – det er fem linjer:

«– Møtet i Polyteknisk Forening husker jeg meget godt. Jeg gikk dit, uten å være invitert, sammen med min politiske rådgiver. Jeg var fast bestemt på ikke å ta ordet. Men da den ene etter den andre reiste seg og snakket om Hurums og Hobøls foretreffelighet, og Gardermoen som et ubrukelig alternativ, greide jeg ikke dy meg. Jeg fant å måtte si det som det var: Enten blir det delt løsning, eller så blir det Gardermoen, sier Opseth» – altså allerede i 1991.

Da er det vel egentlig tidligere statsråd Opseth som har hatt den holdningen at enten er det Gardermoen, eller så er det delt løsning. Han fikk flertall for det i Stortinget. Men er Opseth nå enig i at det var hans sterke føringer om at det var dette eller delt løsning som i realiteten vant frem, og at daværende statsråd selvsagt hadde ansvaret for det han fremmet overfor Stortinget?

**Møtelederen:** Får jeg lov til å gjenta det jeg har sagt tidligere om at oppfølgingsspørsmålene skal være korte, og de skal være relatert til saksordføreren spørsmål.

**Kjell Opseth:** Ja, eg vedstår meg det som eg sa i Polyteknisk Forening i 1991. Men Stortinget vedtok i 1990 at det var Gardermoen og berre Gardermoen som skulle

utgreiast – altså i god tid før møtet i Polyteknisk Forening. Eg tiltredde som statsråd den 3. november 1990 og hadde då fått eit vedtak om å utgreie Gardermoen – punktum finale. Og då var det ikkje så vanskeleg å trekkje den konklusjonen at dersom ein ikkje fekk eit vedtak om Gardermoen, ville det utvikle seg delt løysing enten eg som statsråd eller Stortinget hadde vilja det eller ikkje. Då ville det gått endå lengre tid før vi hadde eit flyplassalternativ.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Et av poengene, for noen hovedpoenget, er om du eller ditt embetsverk bevisst holdt tilbake eller manipulerte informasjon, fordi en angivelig skulle være redd for at det skulle bli omkamp om stedsvalg. Du har nå sagt at du har gitt Stortinget all nødvendig, viktig, riktig og relevant informasjon. Spørsmålet mitt er da om du på noe tidspunkt under denne prosessen med prosjektet hadde mistanke om eller hadde grunn til å tro at du ikke ble riktig informert eller ble gjort oppmerksom på svakheter og endrede forutsetninger i prosjektet, og at du altså ble informert av dine underordnede.

**Kjell Opseth:** Eg meiner at Stortinget har fått den relevante informasjonen. Ein kan sjølvsagt i ettertid seie at vi endå sterkare skulle ha understreka usikkerheita i prognosar for flytogets trafikkdel. Det er rimeleg lett å seie i ettertid. Men på den andre sida skal ein vere klar over at vi hadde danna eit selskap som hadde fått i oppgåve å bygge og drive Gardermobanen. Og dess meir usikkerheit om prognosar eller andre forhold ein trekte inn i beslutningsgrunnlaget, dess mindre press låg det på selskapet til å syte for at dei dreiv maksimalt økonomisk. Det er jo sagt mykje om prognosane for trafikkdelen, men det som kanskje er endå verre, som har skjedd, er at driftsutgiftene med flytoget har auka rimeleg dramatisk i forhold til det som var utgangspunktet i stortingsproposisjonen. Og eg stiller meg spørsmålet: Kva er årsaka til at det har skjedd i samband med oppstart av banen? Eg har ikkje grunnlag for å seie noko anna, men eg har stilt meg spørsmålet: Kva er det som er årsaka til at utgiftene er langt meir enn dobla?

**Møtelederen:** Jeg gjør nok en gang oppmerksom på at vi er inne i en oppfølgingsspørsmålsrunde. Neste oppfølgingsspørsmål – Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Den tidligere statsråden sier at Stortinget hadde bedt om at kun Gardermoen ble utredet, ikke Hobøl. Men det er jo et faktum at da samferdselskomiteen 26. november 1991 behandlet budsjettinnstillingen, ble statsråden utbedt en utredning også om Hobøl, hvilket statsråden aksepterte, men sa det var dårlig tid. Likevel klarte ikke statsråden å sette oppdraget ut til dem som skulle gjøre arbeidet, før 10. januar, og i mai fikk vi proposisjonen.

Kan den tidligere statsråden redegjøre for hvorfor han tok seg så god tid når han mente han hadde så dårlig tid?

**Kjell Opseth:** Eg vil igjen tilbakevise påstanden om at vi var blitt bedne om å utgreie Hobøl. Vi fekk i oppgåve – og eg kunne gjerne referere det ein gong til, men eg skal la det liggje. Eg refererte for litt sidan kva oppdrag vi fekk, og det var at vi skulle samanlikne viktige kostnadsэлемент og tekniske forhold, der bl.a. Hobøl skulle inngå. Det var oppdraget, og det oppdraget har vi gjort.

**Møtelederen:** Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Du overtok jo et departement der det hadde vært en generell instruks om å ligge lavt i dette spørsmålet. Visste du det, og var du i tilfelle enig i at det er måten å få fram alle opplysninger på?

**Kjell Opseth:** Det gjekk rimeleg lang tid før eg vart kjend med at det skulle ha vore eit konsept til eit brev i Luftfartsverket som aldri vart eit brev, og som aldri vart sendt. Men eg må berre gjenta det som tidlegare statsråd Lie har sagt, at det er Luftfartsverket som til sjuande og sist avgjer om dei skal sende eit brev eller ikkje, og eg er aldeles overtydd om at dersom luftfartsdirektøren hadde meint at dette brevet var nødvendig å sende, så hadde det blitt sendt, same kva departementet måtte ha sagt i den samanhengen. Det føler eg meg aldeles overtydd om, dersom det fagleg sett var nødvendig å sende det.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålsrunden, og da er neste Inger Lise Husøy. – Vær så god.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå inn på Romeriksporten. Det er allment akseptert og kjent at forhåndstetting gir bedre resultat enn om en gjør det i bakkant. Jeg har også fått oppgitt at forhåndstetting av tunnelen kan være fem til ti ganger så effektivt som om man gjør det i ettertid. Hvorfor ble ikke Romeriksporten forhåndstettet – at det ble bestemt allerede i planleggingen, når man visste at det var dårlig fjell, det var nær vernet vassdrag og det var veldig nær tett befolket område?

**Kjell Opseth:** Ja, det er heilt alminneleg praksis ved driving av tunnelar at ein førehandstettar. Kvifor ein her ikkje gjorde det, veit ikkje eg, for det skjedde etter mi tid som statsråd. Men det er drive mange tunnelar i dette land med dårleg fjell, som ein har unngått lekkasje i, og ein har då drive utstrekt førehandstetting. Så eg kan ikkje gje forklaringa på kvifor det ikkje er gjort førehandstetting. Det som er heilt opplagt, er at det var delprisar i kontrakten mellom byggherre og entreprenør som gjekk på førehandstetting.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var lenge kjent at trasévalget for Romeriksporten også innebar vanskelige grunnforhold, og det var offentlig advart mot dette. I hvilken grad undersøkte man andre trasévalg, og hvorfor ble ikke andre traseer valgt? Og jeg har også lyst til å spørre om hvem det er som har ansvaret for valg av trasé.

**Kjell Opseth:** Ja, det er rett. Det var fleire trasear som var utgreidde, og tilrådinga frå så vel Gardermobanen som frå det som var GAROL, var den traseen som vart vald, og konklusjonar om trasévalet var òg Stortinget orientert om – dersom eg ikkje hugsar heilt feil.

**Inger Lise Husøy (A):** Det har kommet klart fram i flere rapporter at det var – og dette får stå for min regning – et usedvanlig dårlig samarbeidsklima mellom byggherre og entreprenør, ganske fra starten av har det kommet fram. Dette har jo også blitt tillagt vekt i den forstand at prosjektstyringen og prosjektledelsen var dårlig og svak. Var du på noe tidspunkt kjent med dette? Kunne du gjøre, og gjorde du, forsøk på å gripe inn for å styrke prosjektledelsen?

**Kjell Opseth:** Den første konflikten mellom byggherre og entreprenør var vel spørsmålet om nattprenging. Det var den saka som var oppe i den tida eg hadde ansvaret. Eg hadde ikkje noko inntrykk av den gongen at det var noka dårleg prosjektleiing. Det var ein konflikt mellom entreprenør og byggherre, og det er ikkje uvanleg i kontraktsforhold. Og den saka vart vel løyst i retten på eit seinare tidspunkt, der byggherren vann, etter det eg har sett av media.

**Inger Lise Husøy (A):** En kan få inntrykk av at det dårlige samarbeidsklimaet går langt utover den saken, men det får vi komme tilbake til i andre spørsmål.

Det er pøst ut enormt store summer til Gardermobanen som kunne vært unngått, og det er skader på hus og miljø, og advarslene var der hele tiden. Vi vet hvem som er konstitusjonelt ansvarlig, men jeg har lyst til å utfordre deg på hvem det er som er administrativt ansvarlig for dette. Det er mange, og det er jo ikke rart, som synes at det er merkelig at ingen har påtatt seg ansvaret for den ene feilen etter den andre ved utbyggingen av Gardermobanen, og som kanskje synes at det hadde vært naturlig at noen hadde tatt sin hatt og gått, eller fått beskjed om det.

**Kjell Opseth:** Ja, det er ikkje nokon tvil om kven som har hatt det parlamentariske ansvaret, iallfall frå 3. november 1990 og til langt ut på hausten i 1996. Men det er då eingong slik at dersom ein frå statsråden si side skulle gripe inn i ein slik konflikt, så måtte ein i dette tilfellet først ha snakka med NSB, som igjen måtte ta spørsmålet opp med Gardermobanen AS, som då måtte gjennomføre det spesifikke tiltaket. Så dersom ein skulle tenkje tankar om å skifte entreprenør, som jo skjer i enkelte samanhengar, ville det truleg ha tilskunda at det måtte gjerast noko med både det eine og det andre styret. Og det er klårt det er det kompliserte i ei sak som dette at du har eit selskap under det som då var ei forvaltingsbedrift.

**Inger Lise Husøy (A):** Da har jeg et siste spørsmål i denne runden, jeg antar at tiden snart er ute.

I Mydske-utvalget kommer det fram at så godt som alle kontrakter ble tildelt den med lavest pris, selv om det etter anbudsreglene skulle tildeles det totalt sett beste an-

budet. Og grunnen til spørsmålet er selvfølgelig da at jeg lurer på om det kan ha hatt noen virkning at det var de billigste og kanskje dermed også dårligste løsningene som ble valgt gjennomgående i dette prosjektet.

**Kjell Opseth:** Ja, det tør eg rett og slett ikkje ha noka meining om. Det er sikkert andre som sit langt nærmare gjennomføringa enn statsråden gjorde, som kan svare på det spørsmålet.

**Møtelederen:** Første til oppfølging er Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Forskningsleder Bård Norheim i Transportøkonomisk institutt uttaler i Aftenposten forleden dag at han føler seg misbrukt av departementet, og han henviser ikke minst til det at du, Kjell Opseth, benyttet en altfor høy prosentvis andel av bruk av kollektivtransporten, altså toget. Han henviser jo da til at du helt systematisk på en måte har lagt inn en positiv holdning i forhold til det som var forutsetningen i denne rapporten. Har du forståelse for at Norheim nå føler seg misbrukt av departementet i din rapportskrivning ?

**Kjell Opseth:** Ja, no er det faktisk slik at eg kjenner ikkje denne Norheim og har aldri sett nokon rapport frå hans side. Eg reknar med at han siktar til ein rapport som han eventuelt måtte ha levert denne konsulentgruppa som Vegdirektoratet hadde for å gjennomføre dette prognosearbeidet, og det er jo det resultatet som kom derifrå, vi har brukt, så slik sett kan ikkje eg skjønne at eg har misbrukt Norheim. Dersom han har levert ein rapport til konsulentgruppa og ikkje fått gjennomslag, må jo det vere denne gruppas problem fyrst og fremst. Men vi bygde altså på dei transportanalysane som er gjorde, og det er også dei vi har tatt inn i St.prp. nr. 90.

**Møtelederen:** Jeg har et oppfølgingsspørsmål. Det går på den balansen som må gås mellom de ulike selskaper som er etablert, og departementet og statsrådets direkte styring. Her valgte man, som Opseth var inne på tidligere, en selskapsdannelse gjennom AS, bl.a. for å styrke ansvaret i de enkelte selskapene. Det betyr med andre ord at statsråden som konstitusjonelt ansvarlig minsker sin mulighet til å utøve demokratisk kontroll på vegne av Stortinget?

**Kjell Opseth:** Ja, det er ei korrekt vurdering. Men her har ein eit val: Skal ein velje å ha direkte kontroll, eller skal ein velje eit opplegg som gjev aktørane eit større ansvar for gjennomføring, både i anleggsfase og i driftsfase? Og eg er nokså sikker på at selskapsforma var den rette, og det får ein jo langt på veg tilslutning til også i Mydske-utvalet.

**Møtelederen:** Oppfølging – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hovedspørsmålet her dreide seg jo om Romeriksporten, som ble en veldig betydelig del av overskridelsene til Gardermobanen. Det som

var utgangspunktet, var jo at man skulle ha en flyplass, og så skulle man ha Gardermobanen ferdig når flyplassen åpnet, for her var det nye kunder og nye transportmønstre. Det har på en måte gjennomsyret hele den prosessen.

Er det ikke slik når man ser gjennom de veivalg som er truffet for Gardermobanen etterpå, bl.a. håndteringen av tetting av tunnel osv., at man systematisk valgte den raskeste løsningen, livredd for at Gardermobanen ikke skulle stå ferdig når hovedflyplassen stod ferdig, og at det kan være grunnen til at man ikke gikk inn på forhåndstetting av tunnelen, f.eks?

**Kjell Opseth:** Ja, eg skal ikkje underkjenne at tidspress har vore eit element i gjennomføringa av Romeriksporten. Men når det oppstår den slags problem som det her har gjort, så har ein jo eit val: enten å utsetje opningsdatoen på eit tidlegare tidspunkt, der ein får førehandstetta slik som ein skal gjere, og som alle vi som har vore i nærleiken av dette å drive tunnelar, veit er den raskaste og billegaste måten å tette på.

Difor er eg nokså sikker på at hadde det spørsmålet kome til meg i den tida eg sat der, at no har vi valet, enten å førehandstette, men det fører med seg ei utsetjing av opninga, eller å ikkje førehandstette og nesten ikkje vite noko som helst om resultatet, så hadde eg sagt at då utset vi opninga. Det er det lett å seie i ettertid, men eg veit av ein del andre erfaringar at ettertetting er vanskelig og kostbart.

**Møtelederen:** Da kan vi gå over på neste hovedspørsmål, som stilles av Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk, leder.

Opseth sa nå i sted at han var fullt klar over at det parlamentariske ansvaret for perioden 1990-96 var det ingen tvil om at han hadde. Jeg vil gjerne minne om at han også har det konstitusjonelle ansvaret, og det er ikke utløpt i 1996, det er det en lang tid lenger frist for.

Jeg vil begynne med et hovedspørsmål. Kan Opseth kort si hva som var hovedårsaken til at han så sterkt gikk inn for Gardermoen som stedsvalg for ny hovedflyplass og så sterkt for at det skulle være jernbane som skulle være hovedtilbringertjenesten?

**Kjell Opseth:** La meg få starte med det siste, som går på jernbane. Også i Hurum-konseptet var det føresette jernbane, så det at ein ny hovudflyplass skulle ha jernbanetilnknyting, har vore gjennomgåande heile tida, også før mi statsrådstid, at her skulle det satsast på ei miljøvennleg tilbringarteneste. Så det er heile bakgrunnen for at nesten uansett kva som hadde blitt foreslått frå mi side når det gjeld jernbanen, enten fullt finansiert over statsbudsjettet eller som i dette tilfellet eit forsøk på å få det finansiert av brukarane, hadde Stortinget kome til å vedta jernbane som tilbringarsystem, det trur eg det ikkje er nokon særleg tvil om.

Så til Gardermoen. For å seie det rett ut: For meg var det heilt uinteressant kvar hovudflyplassen vart liggjan-

de, om det hadde blitt på Hurum eller på Hobøl eller på Gardermoen. Så for meg som person og statsråd var det heilt uinteressant. Det som var viktig, var at vi fekk ein effektiv og rasjonell flyplass til erstatning for Fornebu, der det ikkje var plass til ein einaste ankomst eller avgang i tillegg til det som var der. Altså: Det norske samfunnet ville ikkje vore tent med å gå med Fornebu over lengre tid. Og så var det slik at i den tida eg sat i Stortinget i samferdselskomiteen, fekk vi eit forslag frå Syse-regjeringa om at ein skulle stoppe planlegginga av Hurum og gå vidare med delt løysing og Gardermoen, og eit fleirtal i Stortinget – og eg var blant dei – sa at vi veit nok om delt løysing til at vi ikkje går vidare med det, men går på å planleggje Gardermoen. Det er forhistoria.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det betyr at du avviser fullstendig det som hevdes i denne rapporten fra Norsk Hovedflyplass Forum om fremgangsmåten ved valg av Gardermoen som hovedflyplass, hvor det vel hevdes med bred penn at det var mer regionalpolitiske årsaker til at man ønsket å få utvikling nord for Oslo, og som var drivkraften i Arbeiderpartiet for å motarbeide både Hobøl og Hurum og få hovedflyplassen på Gardermoen?

**Kjell Opseth:** Det er ikkje tvil om at i store kretsar i Stortinget – ikkje berre i Arbeidarpartiet, men i Stortinget – var det mange som ønskte ein flyplass nordaust for byen for å få ein regionalpolitisk verknad av den. Eg har ingen vanskar med å sjå at det er uomtvisteleg ei lokaliseringssak som har store regionale verknader, og det er vel ei av årsakene til at det har vore ein krig i 30-40 år om kvar hovudflyplassen skulle liggje, enten vest eller aust eller sør eller nord for byen. Så flyplassaka har i heile si levetid vore ei lokaliseringssak framfor noko anna.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men er ikke Opseth også enig i at utgangspunktet for å plassere en flyplass er det som er mest hensiktsmessig ut fra en samferdselstenkning om hvor passasjerene kommer fra og hvor de skal, og hvor flyene kommer fra og hvor de skal, samt det bedriftsøkonomiske når det gjelder topografi og slike ting, at det ville være det naturlige når man plasserer en hovedflyplass, for den skal jo betjene noen brukere, og det er noen som skal fly med disse flyene, at det egentlig burde vært det grunnleggende for plasseringen av en flyplass?

**Kjell Opseth:** Ja, det også, men det er mange element ein kan trekkje inn i vurderingane dersom ein skal begynne å snakke om kor ein skal lokalisere ein flyplass. Det viktigaste er etter mitt syn likevel at den er god og funksjonell for brukarane, og brukarane er noko anna enn dei som bur i Oslo.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er helt klart at brukerne bor veldig mange steder. Men det er vel også slik at hvis man legger en flyplass slik at de årlige utgiftene for brukerne blir langt høyere enn det som de ville ha blitt ved en annen lokalisering, er det noe som burde vært tillagt betydelig vekt.

**Kjell Opseth:** Nå er vi i den situasjonen at vi fekk omsider eit vedtak om at Gardermoen skulle utgreiast, og det er det vi har gjort, og det er eit stortingsvedtak, og det var før mi tid som statsråd.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da går jeg inn på Riksrevisjonens rapport, som er grunnlaget for det vi nå behandler. Der står det:

«Etter Riksrevisjonens vurdering har ikke Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 90 (1991-92) gitt et dekkende bilde av den bedriftsøkonomiske lønnsomheten til Gardermobanen.»

Og denne proposisjonen la du frem. Er du enig med Riksrevisjonen i at det var en mangelfull informasjon til Stortinget om den bedriftsøkonomiske lønnsomheten når det gjelder Gardermobanen?

**Kjell Opseth:** Dersom ein på den tida hadde meint at ein skulle ha buss parallelt med jernbanen, som er det som gjer dette meir samansett enn det vi hadde som føresetnad i planlegginga for St.prp. nr. 90, kan ein seie at det ikkje er fylllestgjerande. Men til det vil eg også seie at det er jo noko tidleg når Riksrevisjonen fleire månader før Gardermoen, og Gardermobanen ikkje minst, blir opna, slår fast kva slags trafikketal eller kor mange reisande som vil reise med denne banen. Eg har fått ei oversikt over ei reisevaneundersøking som OSL har utarbeidd, frå juni til og med november i 1999 – rett nok utan charterpassasjerar. Den syner altså ein kollektivandel med buss og tog på 69 pst. i snitt gjennom denne tida, og der toget faktisk samla sett har vore oppe i 50 pst. i ein del av desse månadene. Så eg synest det er rimeleg tidleg å seie kva slags andel av dei reisande dette toget vil få over tid. Og det er jo det som er det avgjerande, ikkje kva dei har på opningsdagen og nokre månader ....

**Carl I. Hagen (Frp):** Så du er fortsatt håpefull om at Gardermobanen AS kan bli et lønnsomt selskap – uten at man skriver av en masse av gjelden?

**Kjell Opseth:** Ja, då lyt ein iallfall også gjere noko med driftskostnadene på flytoget, som er blitt langt større enn det som var føresetnadene. Kva som er årsaka til det, veit ikkje eg.

**Carl I. Hagen (Frp.):** Mydske-utvalget hevder at selv uten overskridelsene på Romeriksporten ville det ikke være noen mulighet for at Gardermobanen kunne bli det som ble slått fast i St.prp. nr. 90, hvor det står:

«Utbyggingen av Gardermobanen er en lønnsom investering med en beregnet realavkastning av investeringene på 8 %. Driften av banen vil de første årene kunne betjene en gjeld på ca. 4,2 mrd. kroner.»

Det er vel ikke bare andelen passasjerer, men også investeringskostnaden som har noe med en bedriftsøkonomisk lønnsom vurdering å gjøre. Det er hevdet i ettertid at det var en fullstendig ufullstendig planlegging bak Gardermobanen som lå til grunn for St.prp. nr. 90, at det

ikke ble påpekt mangelfulle geologiske undersøkelser på traseen.

Kan Opseth forklare: Hvorfor var dette med værmålinger så veldig viktig på Hurum, mens det ikke var viktig på Gardermoen i det hele tatt – og geologiske undersøkelser, som vel er det tilsvarende på en jernbane, hvorfor ble ikke dette gjort forsvarlig etter at man nettopp hadde bommet på det man trodde var situasjonen på Hurum?

**Kjell Opseth:** Ja, no er det jo slik at det er først og fremst Romeriksporten, som var på ca. 1,3 milliardar, og så er det dette anbodet som Gardermobanen tok på vegner av NSB – det er her dei store overskridingane ligg. Så kan ein jo spørje seg om ein burde hatt grunnlag i planprosessen for å fastslå desse. Det skulle jo noko til.

Det bringer meg over på geologien. Så langt eg kjenner til, stilte aldri entreprenøren noko krav om ytterlegare geologiske undersøkingar ved inngåinga av kontrakten, han aksepterte dei geologiske føresetnadene som låg der, dersom eg ikkje erindrar dette heilt feil – sånn sett reknar eg ikkje med at det var mangel på kunnskap om at det var lekkasjeproblem i traseen som Romeriksporten gjekk i.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da har jeg et siste spørsmål: Er det slik at ...

**Møtelederen:** Du har brukt opp tiden din for lengst.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, vi har vel i fellesskap gjort det. Jeg har bare ett kort spørsmål som trenger et ja- eller nei- svar.

**Møtelederen:** Da må det være et kort spørsmål – og et kort ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er det tidligere statsråd Opseths mening at han ikke på noen måte har forbrutt seg mot ansvarlighetslovens bestemmelser i sitt forhold til Stortinget?

**Kjell Opseth:** Det spørsmålet burde det nesten vere unødvendig å stille etter den runden vi har hatt så langt. Eg meiner at Stortinget har fått dei opplysningane som er relevante for å ta ei beslutning. Det står eg fast ved. Det som sjølv sagt alltid kan seiast – som eg har sagt før – er: Kor mykje usikkerheit skal du ta inn i ein proposisjon når det selskapet som skal drive dette, har eit ansvar for å drive ut frå dei føresetnadene som ligg der?

**Møtelederen:** Det gikk som jeg antok; det svaret ble lengre enn forventet.

Da har jeg foreløpig to til oppfølging – Inger Lise Husøy først.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå litt tilbake til lønnsomheten for flytoget. Det var jo forutsatt fra Stortingets side at buss og bane ikke skulle gå parallelt. Det gjør de i dag. Nå er jeg ikke sikker på hvor mye det utgjør, men

jeg har lyst til å høre din kommentar på dette. Var det helt urealistisk å tro at buss og bane ikke ville gå parallelt?

**Kjell Opseth:** I forarbeidet til St.prp. nr. 90 – på den tida var det ikkje noko urimeleg at ein meinte at ein hadde kontroll med om det skulle gå buss eller ikkje parallelt med banen, men, som sagt, ting forandrar seg rimeleg fort i våre dagar, og det gjorde det på dette området. Det vart eit heilt anna politisk syn på om ein skulle gje konsekasjon til buss der ein også hadde jernbane gåande. Og det er vel det som har fått gjennomslag. I tillegg til det var ein jo når Romeriksporten ikkje kunne opnast, nøydde til å lage eit bussalternativ. Og når ein først hadde laga det, er det ikkje så enkelt å ta det bort.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det var en værrapport som stanset Hurum. Og tre måneder før din proposisjon til Stortinget i 1992 skulle legges fram, kom en ny værrapport om Gardermoen som på en del sammenlignbare punkter var dårligere enn resultatet var for Hurum.

Jeg har jo sett hva Opseth har sagt i mediene om kjennskap til denne værrapporten, men jeg skulle gjerne vite – for referatene: Var det sånn at Opseth var kjent eller ikke kjent med denne værrapporten, og hva kan i tilfelle være grunnen til at man ikke kom opp med det til Stortinget?

**Møtelederen:** Før tidligere statsråd Opseth svarer, må jeg si at jeg har vanskelig for å forstå at dette kan være et direkte oppfølgingsspørsmål. Du burde ha ventet til du skal stille hovedspørsmål.

**Kristin Halvorsen (SV):** Da har jeg så mye annet jeg skal spørre om.

**Møtelederen:** Ja, akkurat – men vi må ikke misbruke dette instituttet med oppfølgingsspørsmål til liksom å få plass til mer innenfor hovedspørsmålet. Vi lar det gå, men vi må skjerpe oss.

**Kjell Opseth:** La meg ta det siste. Eg reknar med at når Luftfartsverket ikkje har sendt den rapporten over til Samferdselsdepartementet, så er det fordi dei har meint at den ikkje inneheld noko nytt i forhold til det som var kjent for Stortinget frå før. Og så må ein vere klår over at ein skil mellom to ting: Det er det værmessige i forhold til drift og det værmessige i forhold til sikt. Og i heile flyplassaka har det alltid vore siktforholda som har vore det sentrale, og mindre dei driftsmessige forholda. Dette med underkjølt regn kan ein jo handtere, og det reknar eg med blir handtert i framtida. Men det var jo det som i tilfelle var nytt, om det var noko, men det går på reint driftsmessige forhold.

**Møtelederen:** Da er neste hovedspørsmål fra Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Den tidligere statsråden sa innledningsvis at Stortinget hadde fått et beslutningsgrunnlag som det var hold i ut fra samfunnsøkonomiske sammenhenger. Det er interessant at han på en måte sorterer ut det bedriftsøkonomiske. Den tidligere statsråden sier at *bevisst* er det ikke holdt unna informasjon for Stortinget.

Mitt spørsmål er knyttet særlig til dette å forsøke å få fram om informasjonsplikten til Stortinget har vært ivarettatt på en skikkelig måte, eller om det er et kritikkverdig mønster i Samferdselsdepartementets handlemåte i denne store saken under din statsrådtid. Da er det jo slik at både Riksrevisjonen og Mydske-utvalget, som er omfatende – og jeg går ut fra at den tidligere statsråden har lest begge deler med interesse – slår fast at det er svakheter ved det grunnlaget som Stortinget har fått for å behandle denne saken. Og de gjør det helt klart, særlig Mydske-utvalget, at grunnlaget for Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet er for dårlig i det Stortinget har fått, og man er enige om, både Riksrevisjonen og Mydske-utvalget, at man må øke kvaliteten på det Stortinget får når man skal behandle så store saker. Gjør ikke dette inntrykk på den tidligere statsråden?

**Kjell Opseth:** Det er klart at det gjer inntrykk på meg når Riksrevisjonen og andre fokuserer såpass sterkt på det som er lagt fram. Men hovudkritikken så langt eg greier å registrere han, både frå Riksrevisjonen og Mydske-utvalet, går på transportanalysearbeidet og utryggleiken som er i samanheng med det, og prognosar er normalt usikre. Og når vi er på eit område kor det ikkje har vore gjort før, så er det endå meir usikkerheit. Og når i tillegg føresetnadene har endra seg såpass raskt som dei har gjort – eg tenkjer då på parallelliteten mellom tog og buss – så er det klart at då framstår det som endå meir usikkert.

Men eg gjentar at når det gjeld om ein skal opplyse om utryggleiken i prognosar, så har ein ein balansegang mellom det å framstille dette som usikkert – og det meiner eg det er gjort i proposisjonen – og at dette skal framstå om ikkje som eit krav, så iallfall som ei målsetjing til selskapet om at dei skal drive økonomisk i balanse. Det er ikkje særleg vanleg i stortingsdokument at ein må gjere den slags avvegingar, men det måtte ein i dette tilfellet fordi ein valde også å leggje fram ein bedriftsøkonomisk analyse.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg fortsetter på dette om man kan snakke om en kritikkverdig kultur i Samferdselsdepartementet i forhold til denne store saken. Du sier at prognoser er usikre. Ja, i Aftenposten har vi nå altså fått lagt fram en rapport fra TØI, Transportøkonomisk institutt, om at trafikkgrunnlaget nærmest ble manipulert i Samferdselsdepartementet – man tok ikke det som lå der, på alvor, man skapte sine egne tall. Et brev fra Luftfartsverket kom aldri fram til departementet, en værrapport i 1992 fikk ikke den behandling som man i ettertid ser at den burde ha fått. Gjør ikke dette inntrykk på den tidligere statsråden?

**Kjell Opseth:** Vel, no er det slik at eg har svart på alle desse tinga tidlegare, både når det gjeld brev før mi tid, vèrapporten og Transportøkonomisk institutt sin person og hans påstandar i avisa. Og eg synest de bør spørje dei som har med seg det embetsverket som sat med dette. Denne rapporten frå TØI kjenner eg ikkje til, og eg har sagt kor eg trur han vart avgitt. Han har aldri kome meg for øyre, og det ville forundre meg også om han er i departementet – altså ligg han då i bakaførliggjande organ. Der kan det liggje mange rapportar for det eg veit, og det gjer det nokså sikkert også, både i Luftfartsverket og i samband med banen. Eg reknar med at det ikkje er slik at alt som blir skrive og gjort i ei sak, skal fram verken for departementet eller Stortinget.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg synes det er interessant at den tidligere statsråden nå gjør åpning for at det kan ligge ting i departementet som han ikke kjenner til. Det er nettopp det jeg nå er ut etter å få avklart: Er det et kritikkverdig mønster i departementet?

Da skal jeg vise til noe annet, nemlig Norsk Hovedflyplass Forum, som i en omfattende rapport har lagt fram påstander og forsøkt å sette sammen enkeltelement og leser ut av det et kritikkverdig forhold i departementet. Og i denne gruppen sitter tidligere samferdselsministere og konsernsjef i SAS, her sitter tidligere departementsråd osv. Avviser du – for jeg går ut fra at du har lest denne rapporten –at de er i nærheten av en riktig fremstilling av tilstanden i ditt departement?

**Kjell Opseth:** Lat meg først seie at det som måtte ligge av materiale bak denne saka i departementet, det kjenner eg nok til. Men det eg sa, var at det kan nok ligge både rapportar og andre innspel i dei underliggjande organa som er som ein konklusjon for det som er kome fram til departementet, som verken departementet eller vedkomande statsråd i den tida kjende til. Så Norsk Hovedflyplass Forum kjenner eg godt til. Det er ikkje nokon tvil om at dei var imot denne lokaliseringa frå dag 1, og vi har hatt mange debattrundar om det spørsmålet. Men eg skal vere heilt ærleg: Eg har ikkje lese den rapporten, og eg har heller ikkje fått han tilsend, så det får ein jo ta som eit teikn på at dette Norsk Hovedflyplass Forum ikkje har sett det som interessant at den vart kjend for meg.

**Svein Ludvigsen (H):** Da får vi kanskje se til at den tidligere statsråden får se den. Så får vi kanskje vurdere om vi skal ta en ny høring senere i behandlingen av den saken.

Men igjen dette med om det fins et mønster: Professor dr. juris Carl August Fleischer sier i en 50 siders rapport i 1992 – jeg siterer:

«Konklusjonen blir dermed at Samferdselsdepartementet med medvirkere både gjennom positive uriktigheter og ved unnlaterse har skapt eller forsøkt å skape et uriktig inntrykk i favør av Gardermoen.»

Så sier altså den samme professoren, og i tillegg professor ved universitetet i Bergen Jan Fridthjof Bernt, at

dette med TØI-rapporten er et brudd på offentlighetsloven. Gjør dette inntrykk på den tidligere statsråden?

**Kjell Opseth:** Eg må berre få lov å seie det som eg no har sagt eit par gonger om dette spørsmålet. Det er at eg er relativt kjend med at det er ulike syn på lokaliseringsspørsmålet, og det er jo det som har vore det vanskelege heile tida. Men at det er nokon slik kultur i Samferdselsdepartementet, som i denne saka hadde ein favoritt som dei ville ha fram for kvar ein pris – det vil eg avvise. Eg sluttar meg til Lars Gunnar Lie si beskriving av embetsverket i departementet. Eg trur at alle som har vore statsråder, har den oppfatninga at departementet er lojalt same kva for partifarge det er på statsråden. Eg trur også representanten Ludvigsen skal ta innover seg at slik er det. Det har ei omstillingsevne som er heilt fantastisk i forhold til kva for politisk fløy som sit til kvar tid. Det er i alle fall mi erfaring, sjølv om det også kan seiast ein del om embetsverket totalt sett.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg spør ikke om departementet er lojalt i forhold til den til enhver tid sittende statsråd og fargen på ham eller henne, men jeg spør om det er et mønster i forhold til denne konkrete saken, at man i departementet ønsket Gardermoen fremfor noe annet, og at det påvirket den informasjonen som Stortinget fikk.

**Kjell Opseth:** Svaret er nei. Men når Stortinget har fatta ei avgjerd om at Gardermoen skal utgreiast som hovudflyplass, er det klart at då går både embetsverket og statsråden og den politiske leiinga i departementet inn for å gjennomføre dette og bringe fram eit avgjerdsgrunnlag så raskt og godt som råd er.

**Møtelederen:** Gunnar Skaug – til oppfølging.

**Gunnar Skaug (A):** Svein Ludvigsen henviste til Mydske-utvalget, altså dette utvalget som har evaluert planlegging og gjennomføring av Gardermo-prosjektet. De spørsmålene som jeg vil stille tidligere statsråd Opseth, er også med henvisning til det som står i sammenfattende vurdering fra Mydske-utvalget, hvor det står følgende:

«i det store og hele framstår planlegging og gjennomføring av Gardermoprojektet som et vellykket offentlig utbyggingsprosjekt av infrastruktur. Planarbeid og utbygging ble, med noen unntak, foretatt som forutsatt hva gjelder det fysiske anlegg, tidsfrister og kostnadsrammer.»

Det spørsmålet jeg har lyst til å stille, er: Over 90 pst. av hele den samlede kontraktsmasse gikk til norske bedrifter. Det blir jo også påpekt her i Mydske-utvalget at det selvfølgelig også kan ha sine svakheter at utenlandske entreprenører viste så liten interesse for Gardermoprojektet da anbudene ble utgitt etter vanlige EØS-regler, osv. Bekymrer det tidligere statsråd Opseth at utlendningene var så lite interessert i utbyggingen av Gardermoprojektet? Eller spørsmålet stilt på en annen måte: Er Opseth nå i ettertid glad for at norske bedrifter fikk den

kompetanse som de nå har fått gjennom disse kontraktene som er utført?

**Møtelederen:** Lederen av komiteen er fremdeles svært sikker på at dette hadde lite med oppfølging å gjøre. Jeg gjør det nå sånn at jeg anser dette som et hovedspørsmål, og så blir det ikke noen runde på Gunnar Skaug et-terpå.

**Gunnar Skaug (A):** Jeg er nesten inhabil, med de beslutningene som er tatt i Stortinget, og mitt eget engasjement, så det som lederen nå sier, respekterer jeg fullt ut.

**Kjell Opseth:** Det kan nok være fleire årsaker til at utlandske entreprenører ikkje synte større interesse for utbygginga av Gardermoprosjektet totalt sett. Eg vil tru at kunnskapen om effektiviteten og konkurransedugleiken til norske entreprenører er kjend i utlandet, og at dei såg at det ville vere vanskeleg å kome fram med å vinne anbod.

Men elles er eg jo glad for at dette store prosjektet er blitt den kompetansehevinga for norsk næringsliv som det er blitt. For det er ikkje nokon tvil om at det for mange entreprenører og underleverandørar i det ganske land er blitt ei heving av kompetanse som dei elles sannsynlegvis ikkje ville ha fått.

Eg er også glad for at det i hovudsak er blitt eit vellukka prosjekt, men eg skulle gjerne ha sett at desse avvika som vi har fått, ikkje hadde kome. For totalt sett kan ein ikkje kome unna at det er gjennomført på tid, og for flyplassen sin del også i det alt vesentlege innanfor kostnadsramma, og for slike prosjekt er det ikkje det som er vanleg, for å seie det, i landet vårt, snarare tvert om, og det er eit av dei største, for ikkje å seie det største, landbaserte anleggsarbeidet vi har hatt.

**Møtelederen:** Da går vi vidare med hovedspørsmål.

**Inger Lise Husøy (A):** Til oppfølging av hovedspørsmålet fra hr. Skaug!

**Møtelederen:** Nei, ett sted går grensen. Neste hovedspørsmål er fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Han kan være ganske streng denne komitelederen vår, selv om han ikke ser sånn ut. (Latter i salen)

Hvis statsråd Opseth, som i ettertid er den som har æren for at vi har fått en ny hovedflyplass i Norge, med en jernbane som kanskje etter hvert kommer til å vise seg å være et veldig godt prosjekt, selv om det lønnsomhetsmessig ikke ser slik ut nå – hvis Opseth i stedet i 1992 var den statsråden som hadde gått på et nytt nederlag når det gjaldt hovedflyplass, nemlig at Stortinget hadde satt i gang nye utredninger, at det lå en værreport der som gjorde at man begynte å sette nye spørsmålstejn, og at det viste seg at Gardermobanen ikke kom til å koste 4,8 milliarder, men 10 milliarder, hadde ikke det vært et enormt prestisjenederlag for den daværende samferdselsminister?

**Kjell Opseth:** Eg er ikkje heilt sikker på kva tidsfase representanten Halvorsen opererer i, men Stortinget hadde vedteke at vi skulle greie ut Gardermoen, og dersom det då hadde vist seg at det ikkje var noko brukbart alternativ, ville det ikkje blitt noko prestisjenederlag for meg som statsråd å gå til Stortinget og seie: Sorry, der tok vi feil ein gong til. Kvifor skulle det vere det? Det var Stortinget som hadde vedteke, etter tilråding frå regjeringa Syse.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så du hadde vært helt bekvem med at man ikke hadde satt i gang verken planlegging eller utbygging av en hovedflyplass i Oslo-området, men at det i din tid hadde vært et uavklart spørsmål i – la oss si – fire, fem år til?

**Kjell Opseth:** Ja, som sagt, dersom det hadde vist seg at det ikkje var mogeleg å byggje ein framtidsretta og effektiv hovudflyplass på Gardermoen, så måtte ein ha gått tilbake og sagt: Sorry, vi må leite etter alternativ. For meg som statsråd hadde ikkje det vore noko problem, men for meg som brukar av fly ville det ha vore eit problem, fordi vi framleis ville ha måtta operere med for få fly og dårlege ruter der eg reiser mest, og mange andre stader i landet. Det var situasjonen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hvorfor jeg spør om det, er fordi at i ettertid tror jeg at veldig mye av det som har gjort at overskridelsene på Gardermobanen – ikke på flyplassen, der har vi noen andre problemer, men på Gardermobanen – og det presset som lå i å få et vedtak, har gjort at en del vurderinger ikke kom fram.

Det som har rystet meg i dag, er at man i et departement har en slags holdning mellom departementet og underliggende etater om «ligg lavt, hold kjeft, ikke kom fram med noe nå som kan føre til nye utsettelse!»). Delt løsning er liksom det store spøkelset i bakgrunnen. Er ikke det rett og slett en kultur både i Samferdselsdepartementet og ellers som kan ha ført til at det var en del opplysninger som ikke kom fram? Hvis det nå satt noen i Luftfartsverket tre måneder før saken ble lagt fram for Stortinget i 1992, med en rapport: Nei, det var nå fryktelig hvor dårlig Gardermoen kom ut av dette her – skal vi sende den eller ikke? Da har man jo ikke noe press i systemet på at alle opplysninger skal fram – få fram alt. Tvert imot har man noen signaler som går på «ligg lavt».

**Kjell Opseth:** Eg er iallfall aldeles sikker på at ordren frå meg som statsråd den tida var at alle relevante opplysningar i flyplassaka skal fram, og det kjende Luftfartsverket og andre underliggjande etatar til. Kva har ein å vinne på å halde tilbake opplysningar som er relevante? Ingenting. Ingenting. Som statsråd har ein ingenting å vinne på dette.

Flyplassutbygginga har gått bra, mens banen ikkje har gjort det. Og det som eg er heilt sikker på, er at ein kan gjerne snakke om det bedriftsøkonomiske og mangel på opplysningar i den samahengen, men om eg som statsråd hadde presentert ein proposisjon der Stortinget hadde

måtta bevilge krone for krone det det ville ha kosta å byggje den banen, så er eg nokså sikker på at han hadde blitt bygd, for det var aldri nokon diskusjon: Bane skulle det vere. Eg kom relativt raskt, hadde nett forlate Stortinget og gått til statsrådsstolen, så eg kjende Stortingets haldningar på dette området. Det er det faktiske forhold. Hadde det kome opplysningar som gjorde at Gardermoen ikkje kunne fungere som hovedflyplass, så hadde Stortinget fått visst det umiddelbart.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det som kan være et problem framover både når det gjelder drifts- og miljøkostnader ved selve Gardermoen hovedflyplass, er jo noen av de forholdene som kom fram i denne værrapporten som ikke ble lagt fram. Når det gjelder flyplassen og lokalisering og eventuelle nye problemer knyttet til den, så ligger veldig mye på typen skjæringspunktet mellom klimatiske forhold og miljøspørsmålet. Når det gjelder Gardermobanen, er det der mer overskridelsene som er spørsmålet. På det tidspunktet som Gardermobanen skulle bygges ut og man laget overslag, var det to forskjellige måter å lage overslag på, for hovedflyplassen og for selve banen. Det man gjorde når det gjaldt Gardermobanen, var å legge inn 20 pst. pluss/minus for utbyggingskostnadene. Det hadde man fra veisektoren. For det var altså 30 år siden – 30 år siden – at det var bygd noen som helst slags toglinje i Norge. I 1963 ble Nordlandsbanen ført fram til Bodø, og siden det hadde ikke NSB noen som helst slags kompetanse egentlig på å bygge ut. Det er én generasjon det, minst, på en arbeidsplass. Og så var det ikke bare det at vi skulle bygge en ny togtrasé og få et nytt tog, men for første gang i Norges historie skulle det bygges en høyhastighetsbane. Så man var egentlig ute og brøt helt ny mark på dette. Når man ser at det er så enormt lenge siden at det har vært gjort en togsatsing i Norge, synes du nå at man har brukt det som måtte finnes av utenlandsk kompetanse, av andre forhold, for å vurdere hva som var de reelle kostnadene ved en slik utbygging, når vi egentlig var så blanke på det?

**Kjell Opseth:** Det er rett som representanten Halvorsen seier, at det var lenge sidan det var blitt bygt ein bane av noka lengd i Noreg, og at dette vart ei utfordring for NSB og Gardermobanen AS, er det ikkje noko særleg tvil om. Men eg fekk aldri nokon signal om at NSB ikkje hadde eller hadde skaffa seg den kompetansen som skulle til for å planleggje denne banen. Det er faktisk sånn at bortsett frå Romeriksporten har prosjektet stort sett gått etter planen. Så er det desse 20 pst. med uvisse kontra å leggje inn beløp for uvisse og reserve. Det vanlege er jo pluss/minus 20 pst., og det er det Stortinget kjenner best, mens det som Luftfartsverket valde for flyplassen, er meir ukjent. Eg legg ikkje skjul på at vi hadde nokre diskusjonar på dette fordi vi hadde to ulike måtar å presentere dette for Stortinget på, men då gjekk det meir i retning av å få endra på Luftfartsverkets presentasjon enn på Gardermobanens presentasjon, fordi det var den som var mest kjend for Stortinget.

**Møtelederen:** Du har et minutt igjen –

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, men du kan slippe til noen andre.

**Møtelederen:** Det blir oppfølgingsspørsmål – først Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Takk for det.

Nå er det jo kjent for all verden at Opseth ikke er her for å snakke om de gode sidene og flyplassens mange fortreffeligheter, men om det som gikk galt, og hvorfor det gikk galt. Det som jeg vil inn på, er å følge opp Kristin Halvorsen på planleggingsfasen, og spørre om ikke statsråden mener at værrapporten fra 1992 kunne ha styrket planleggingsarbeidet i den viktige fasen, slik at vi i dag hadde sluppet alle de problemene vi har med snøfall, ising og kapasiteten på avising, kapasiteten på brøyting og beredskap. Det er faktisk slik at i dag setter folk spørsmålstegn ved flysikkerheten under vinterforhold. – Da skjønnte du spørsmålet?

**Kjell Opseth:** Eg gjentek at denne rapporten – og det er vel offentleg kjent – den sende aldri Luftfartsverket til departementet, og eg reknar med som gitt at det er fordi den ikkje innebar noko nytt i forhold til det departementet og Stortinget kjende til frå før. Det kan nok ha sin bakgrunn i at ein i all hovudsak snakka om vèrmessig tilgjenge som gjekk på tåke, vind og den slags, og mindre det som er på bakken som har med drift å gjere. Eg reknar med at Luftfartsverket og HSL hadde dette med i si vurdering då dei planla driftsfasen for Gardermoen, men etter det eg kan skjønne, har det kome nokre overraskingar i forhold til det driftsopplegget som er blitt gjennomført. Men dette har som sagt med driftsmessige forhold å gjere, som det går an å finne løysingar på, vil eg tru.

**Inger Lise Husøy (A):** Det må være en misforståelse her –

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Statsråden svarte på et spørsmål fra Kristin Halvorsen om alle fakta og alt var lagt frem for Stortinget, og da svarte Opseth at hva skulle en statsråd ha å vinne på å holde noe tilbake for Stortinget? Det kan vel være slik at det kan være en statsråd som kan tenke seg at det er en større sjanse til å få det vedtak som han selv ønsker, hvis ikke Stortinget blir kjent med disse forholdene, altså at det er slik at en statsråd kan få det vedtaket i Stortinget som statsråden selv ønsker, hvis han får frem informasjon som styrker hans egen saks konklusjon, men demper ned de argumenter som kanskje taler imot. Er Opseth helt ukjent med en slik tenkning? Er han enig i at det faktisk er noe en statsråd kan oppnå ved å være litt ekstra flink med hva han legger frem for Stortinget, nemlig å få det vedtaket som statsråden selv ønsker? Når det gjelder værrapporten, som nå var det siste spørsmålet ...

**Møtelederen:** Nei, vi får ta ett oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er da spørsmålet: Hva kunne man risikere hvis værrapporten ble fremlagt? Jo, da kunne man risikere det som skjedde med Hurum, at Gardermoen ble stoppet i 1992 på grunn av nye opplysninger om den værmessige tilgjengelighet for drift av en flyplass. Om det skyldes ising, om det skyldes tåke, eller hva det skyldes, spiller jo ingen rolle. Det er antall dager flyplassen kan operere i et år som er av betydning, ikke årsakene til det.

**Kjell Opseth:** Eg vil igjen gje uttrykk for at dersom ein som statsråd held tilbake relevante opplysningar i ei sak, lever ein eit rimeleg utrygt liv. Så godt kjenner eg Stortinget at det veit eg. Dersom det er slik at denne værrapporten hadde kome til departementet, og den hadde vore relevant, som det no i ettertid kan synast som han var, hadde han umiddelbart blitt send. For det er ikkje slik at ein greier å få Stortinget til å gjere eit vedtak som ein statsråd gjerne vil ha, for Stortinget er rimeleg flinkt til å skaffe seg opplysningar på ulike saksfelt. Det kjenner representanten Hagen veldig godt til. Så ein har ingenting å vinne på å halde tilbake opplysningar. For meg var det viktig å få eit vedtak om ein flyplass, ja – ikkje for meg personleg, men for nasjonen Noreg.

**Møtelederen:** Svein Ludvigsen – til oppfølging.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, du svarte Kristin Halvorsen at stående ordre nærmest var at alle relevante opplysninger skal frem. Da skvatt jeg, fordi den samme tidligere statsråden sa i et svar til meg at denne rapporten fra Transportøkonomisk institutt som var omtalt i Aftenposten, den kjente du ikke til. Nå viser det seg jo at denne har vært drøftet i departementet, og departementet pluss på 11 prosentpoeng i kollektivandelen i forhold til rapporten. Erfaringen viser at det ikke ble nærmere 60 pst., men derimot 34–35 pst. kollektivandel med toget.

Er du som tidligere statsråd da fornøyd med at denne ordren din tydeligvis ikke ble fulgt opp – at alle relevante opplysninger skulle fram – eller mener du at den utredningen fra Transportøkonomisk institutt ikke var relevant?

**Kjell Opseth:** Ja, no har vi vore inne på denne rapporten nokre gonger, og eg vil berre få lov å seie at det er totalt ukjent for meg at den rapporten frå Norheim – trur eg han hiter – i Transportøkonomisk institutt har vore i departementet. Eg har gitt uttrykk for at den sannsynlegvis må ha gått til den konsulentgruppa som jobba for Vegdirektoratet, og ikkje har kome lenger. Men det blir det rikeleg høve for komiteen til å få avklara i neste runde. Rapporten har i alle fall vore totalt ukjent for mitt vedkommande, og det er vel det vesentlege i denne saka.

**Møtelederen:** Kari Økland – til oppfølging.

**Kari Økland (KrF):** Jeg vil tilbake til arbeidet med å vurdere Gardermoen.

Samferdselsdepartementet oppnevnte på Stortingets oppfordring en referansegruppe som skulle gjennomgå driften og gi råd til Samferdselsdepartementet om gjennomføringen av hovedplanarbeidet for Gardermoprojektet. Den oppfordringen fra Stortinget kom i desember 1990 i forbindelse med budsjettinnstillingen, mens gruppen holdt sitt første møte først i august året etterpå. Hvorfor tok det så lang tid før en fikk oppnevnt en gruppe, og hvorfor ventet ikke Samferdselsdepartementet med å legge fram St.prp. nr. 90 til gruppen fikk avgitt sin endelige rapport?

**Kjell Opseth:** Når det tok noko tid med å få oppnemnt denne referansegruppa, var det fordi vi bad om å få forslag frå Stortinget til kven som skulle sitje i denne gruppa. Og det viste seg at to av dei som var foreslått, var nær i slekt, og at den eine var svigerson til ein av dei andre, så vi måtte no gå ein ny runde, og det tok noko tid. Det er vel hovudårsaka til at vi kom i den situasjonen. Så var det slik at dei hadde avgitt si innstilling – iallfall var innhaldet i innstillinga kjent, og konklusjonen i den var kjend, då vi fremja stortingsproposisjonen.

**Møtelederen:** Da er vi ferdig med oppfølgingsspørsmålene etter Kristin Halvorsen.

Da er det undertegnede – til hovedspørsmål. Jeg skal prøve å fatte meg i korthet.

Tidligere har vi i denne komiteen behandlet en del brobyggings- og veisaker, der en i og for seg har konkludert med at beslutningsgrunnlaget for Stortinget ikke har vært godt nok. Man hadde en utredningsnøyaktighet som mer kvalifiserte for beslutning om fornyet utredning – ikke beslutte utbygging.

Mydske-utvalget konkluderer vel på samme måte når det gjelder Gardermobanen, der de i og for seg sier at med det omfanget som var gjort av undersøkelser for bygging av Gardermobanen, burde en konkludere med et utredningsvedtak istedenfor et utbyggingsvedtak.

Når du ser på dette i ettertidens lys, hva synes du om en slik konklusjon?

**Kjell Opseth:** Det er ikkje noko særleg tvil om at ein generelt sett får ein større tryggleik om ein tar dette i to eller fleire omganger, det ligg i saka sin natur. Men igjen er det jo slik at det først og fremst er desse transportanalyane det er blitt stilt spørsmål ved. Og eg vil våge den påstanden at dei blir det uvisse ved, nesten same kor mange gonger ein går igjennom dei. Dei blir sikrere for kvar gong sjølv sagt, men det er først gjennom drift ein får eksakte svar på kor mange som vil reise med flytoget.

No er det slik at Stortinget har vedteke at før det blir teke avgjerder i vegsaker, så skulle ein gjerne ha ei sikring på pluss/minus 10 pst., og det er vel ein konsekvens av at ein har sett at uvisse i slike prosjekt er stor. Men det er klart at det også er ei avveging av kor langt ein skal gå i planlegging med eit prosjekt, og bruke ressursar på det, før ein veit sikkert at det skal gjennomførast.

**Møtelederen:** Jeg er i og for seg enig med deg i at det alltid er begrenset – man skal jo ikke risikere å planlegge seg i hjel, man må få gjort noe i dette landet også. Men ønsket om at denne jernbanen skulle stå ferdig til flyplassen åpnet, var i og for seg så stort at man valgte å overse en del andre problemer og fattet beslutning – etter Mydske-utvalgets syn for tidlig – om utbygging. Det hadde betydning for miljøet – manglende miljøutredninger – det hadde betydning for gjennomføringen av Romeriksporten, det hadde betydning for kvalitetssikring av disse transportanalysene. Og som du selv var inne på: Driftskostnadene for Gardermobanen er blitt betydelig større enn det man hadde kalkulert med. En årsak til det må det jo være. Nå har vi ikke gått inn og undersøkt det, men det skal vi komme tilbake til senere. Vitner ikke dette om at tidspresset for å bli ferdig var overordnet alt? Var egentlig NSB Gardermobanens suksess kriterium nr. 1, andre ting måtte lide som en konsekvens av det?

**Kjell Opseth:** Tidspresset for gjennomføringa av Gardermobanen, og for så vidt også hovudflyplassen, men først og fremst Gardermobanen, var nok stramt, og spesielt var Romeriksporten tidskritisk. Og sånn sett kunne ein ha ønskt ein lengre byggjeperiode for å få gjennomført prosjektet meir i samsvar med det som planane tilsa. Men til det er det å seie at det var jo tiltakshavarane som i fellesskap kom fram til at dette skulle stå ferdig ved årsskiftet 1998-99, og så vart det seinare i samråd med tiltakshavarane skuva fram til oktober på grunn av omlegging av rutestrukturen eller flykorridorane i Europa.

**Møtelederen:** Mydske-utvalget og Riksrevisjonen konkluderer ganske entydig med at på grunn av alle disse kostnadsøkningene samt at økningen i passasjergrunnlaget kanskje kommer noe senere enn det man hadde regnet med, er det ikke mulig å få denne banen til å gå bedriftsøkonomisk lønnsomt. Så hvor mye Stortinget skal dekke av denne regningen, blir et spørsmål som Stortinget må ta stilling til ganske snart.

Nå er det vel lite som tyder på at noe kunne ha vært annerledes om man hadde planlagt så veldig mye mer, men man hadde visst hva kostnadene ville bli. Og jeg oppfatter det slik at hvis man hadde kjent noe bedre til alle disse usikkerhetsfaktorene, så ville man ikke ha gitt seg inn på å invitere Stortinget til noen beslutninger basert på både samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske beregninger. Er det sånn å forstå?

**Kjell Opseth:** Det er vanskeleg no, åtte-ti år etterpå, som eg har sagt, å sitje og analysere kva som var vurderingane den gongen dette vart gjort. Når det gjeld gjennomføringa, er det først og fremst overskridingane på Romeriksporten som er ein stor årsak til det, og dette tilbodet til NSB om samankopling av Gardermobanen og hovudbanen. Trafikkprognosane er jo alltid hefta med uvisse, og spesielt på eit område der ein bryt ny mark. Dette var ikkje gjort før – i alle fall ikkje her i landet – og det er klart at hadde ein gått fleire rundar på desse tra-

fikkprognosane, ville ein kunne ha kome lenger i å fastslå sikkerheita. Sett i ettertid er det klart at det hadde vore langt meir behageleg for meg om eg i proposisjonen berre hadde gått på samfunnsøkonomi og ikkje på bedriftsøkonomi i det heile. Då hadde det vore lettare å sitje her i dag – om eg i det heile hadde sete her – fordi det er reist ein del spørsmål ved gjennomføringa av prosjektet både frå Riksrevisjonen og frå Mydske-utvalet.

**Møtelederen:** Som du tidligere har vært inne på, har vel sannsynligvis økningen i driftskostnadene større betydning for manglende evne til å få dette til å gå bedriftsøkonomisk i balanse enn mangelen på passasjergrunnlag, selv om akkurat dette punktet har vært lite framme.

Det får meg til å stille spørsmålet om organisering av selskapsform, fordi selskapet selv hadde muligheter innenfor visse rammer til å foreta disposisjoner og investeringer som gjorde at man fikk driftskostnader i framtiden som ikke var kontrollert eller styrt verken av departement eller storting. Det har med selskapsformen å gjøre, mens regningen må jo det norske samfunn betale til slutt allikevel.

Derfor spør jeg nok en gang om det i utbyggingssaker som er av en sånn karakter at man har store investeringskostnader i tillegg til selve utbyggingen, er riktig å velge en sånn type selskapsform?

**Kjell Opseth:** Eg meiner framleis at det var rett å velje selskapsforma. Det viser seg at ein då ikkje har greidd å kalkulere driftskostnadene godt nok. Kva som er årsaka til det, veit eg rett og slett ikkje, om det er ting som ein i det heile ikkje hadde føresett då dette var på planstadiet, eller om det er andre årsaker til at dette har sprukke såpass mykje som det har gjort, men det går kanskje an, som sagt, seinare i denne høyringa å få ei avklaring på kva som er årsaka til at dette har skjedd.

**Møtelederen:** Den neste til hovedspørsmål – ettersom jeg ikke har registrert noen til oppfølgingsspørsmål – er Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, takk for det leder. Jeg synes det var veldig interessant at Opseth sa at det var uinteressant for ham hvor den nye hovedflyplassen skulle ligge, når han satt i en regjering som gjorde hva den kunne for å omstøte det vedtaket som var fattet. I den henseende har jeg et spørsmål som går på dette med aktørene og alliansene under denne prosessen. Vi vet at allerede i 1983 konkluderte daværende ekspedisjonssjef Steinar Killi med at Gardermoen var det eneste riktige.

Hva synes Opseth om at så sentrale medarbeidere til og med reiste rundt omkring og holdt foredrag om hvor foretreffelig Gardermoen var som hovedflyplass, og denne personen var ekspedisjonssjef? Jeg trodde det var slik at embetsverket skulle forholde seg rolig – i hvert fall når det i mellomtiden var fattet vedtak som gikk på en helt annen plassering.

**Kjell Opseth:** La meg først endå ein gong slå fast at det var Stortinget som vedtok at vi skulle greie ut Gardermoen, og sånn sett står eg fast ved at det viktigaste for meg var å få etablert ein rasjonell og effektiv flyplass i austlandsområdet. Stortinget vedtok, etter forslag frå regjeringa Syse, at vi ikkje skulle gå vidare med delt løysing, men greie ut Gardermoen. Det er det faktiske forhold på det punktet.

Når det gjeld Steinar Killi sine utsegner ved eit eller anna høve, vil det truleg bli høve til å spørje han direkte om nettopp det, så det overlet eg til han når han måtte dukke opp i ei høring. Men eg vil berre seie at mi erfaring med Steinar Killi er at han er fagleg god – og også lojal.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, vi skal nok få stille ham det spørsmålet. Men det er ikke det som er interessant nå, for han sitter ikke her, men det gjør derimot du, Opseth. Og jeg lurte på hvilke vurderinger du har som en statsråd som hadde det øverste ansvaret i denne saken, når du hadde en ekspedisjonssjef som reiste rundt og fortalte om Gardermoen, når en da allerede hadde fattet et vedtak som gikk på Hurum. Når en også ser de forskjellige aktørene som har vært inne i bildet her, er det ikke rart om det blir satt spørsmålstegn ved allianser. Og når en ser på påstander, hvordan ting har kommet fram i ettertid med hensyn til at dokumentasjonen for Stortinget da det har fattet sine beslutninger, ikke har vært tilstrekkelig, når en ser at det til og med er utgitt bok om dette, og når en også har fått påstanden om at liv har gått tapt i kjølvannet av denne beslutningen, synes vi i Fremskrittspartiet det er legitimt å stille disse spørsmålene. Derfor vil jeg gjerne vite hva Kjell Opseth mener om den rollen Steinar Killi hadde opp gjennom hele den tiden han var ansatt i departementet, da han stadig holdt foredrag. Og bl.a. i Dagens Næringsliv den 17. februar 1992 sier daværende saksordfører Olaf Øen at han etter et langt politisk liv bak seg aldri har opplevd at han har hatt et embetsverk som har gått fram på den måten som det har gjort, og at han ikke lenger har tillit til det. Det må jo gjøre inntrykk på Opseth.

**Kjell Opseth:** Dersom Steinar Killi i 1992 sa at Gardermoen ville bli eit godt alternativ, var han ikkje aleine om å meine det, litt avhengig av når det var i 1992. Men det var jo slik at regjeringa då hadde fått i oppdrag av Stortinget å greie ut Gardermoen – det skjedde seint på våren 1990.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, jeg konstaterer at du ikke vil svare på hva du synes om den befatningen Steinar Killi hadde med dette, når han allerede fra 1983 og fremover har konkludert med at den nye hovedflyplassen skulle til Gardermoen.

Så har jeg også et spørsmål som går videre, og som går på dette med allianser. Luftfartsverkets rolle i dette har vært tatt opp og diskutert, brev som ikke har blitt sendt, som angivelig hadde hatt stor betydning hvis dette hadde kommet til Stortinget og de hadde fått sett innholdet, i hvert fall de synspunktene de hadde i Luftfartsverket. Da er mitt spørsmål: Da du satt som statsråd, hvor-

for, midt i åremålsperioden, uten en ny utlysning, gav du fast tilsetning til luftfartsdirektør Liavaag, i mars 1992?

**Kjell Opseth:** Det er ikkje noko uvanleg at ein forlengjer ein åremålsperiode med ein til, snarare tvert om, det skal gode grunnar til at du ikkje gjer det. Og eg såg ingen grunn til ikkje å forlengje den åremålsperioden.

Så til dette brevet ein gong til. Det er eit brev som ikkje har eksistert. Det skulle visst ha vore eit konsept ein eller annan gong, men det har aldri blitt sendt. Og då er det på mange måtar heller ikkje særleg relevant i saka, for det er trass alt Luftfartsverket som har vedteke at dette brevet skal ein ikkje sende. Det «forholder» i alle fall eg meg til, både no og den gongen eg sat som statsråd.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg må jo si at svarene dine, Opseth, ikke er helt bra i henhold til det regelverket vi har. For midt i åremålsperioden, uten en ny utlysning, gav du luftfartsdirektør Liavaag fast tilsetning, og reglene sier at når en skal gjøre det på en slik måte, skal dette ut på vanlig måte så andre kan få lov å søke. Arbeids- og administrasjonsdepartementet har bl. a. i ettertid slått fast at med mindre Stortinget ikke har bestemt at det skal gjøres på en annen måte, er dette prosedyren videre. Så dette med allianser synes vi i Fremskrittspartiet er viktig. Og jeg må si at når en ser mønsteret i denne saken, og det omfanget den har hatt, synes jeg det er rart at ikke tidligere statsråd Opseth kan komme med en innrømmelse og si at måten disse vedtakene er blitt gjennomført på, og den oppfølgingen som har vært, har vært mangelfull. En liten innrømmelse tror jeg Opseth hadde stått seg på.

**Kjell Opseth:** Berre for å seie til dette spørsmålet om Liavaags åremål, så hugsar eg ikkje i kva rekkjefølgje dette skjedde, men det kan vi finne ut, og kor mykje det har å seie for saka, er eg heller ikkje så sikker på.

Så ei innrømming frå mi side – ja vel. Eg kjenner jo frå tidlegare høyringar i ulike saker til at ein gjerne skal vere audmjuk, og det skal eg prøve å vere, men eg skal også vere rimeleg realistisk. Og det er det eg har prøvt å vere når eg har prøvt å følgje opp alle stortingsvedtak som har skjedd i denne saka, på beste måte, og eg meiner også at eg etter beste evne har prøvt å gje Stortinget dei opplysningar som er relevante i ulike saker. Eg har også gjeve uttrykk for at eg ikkje ser at det skal vere nokon som helst grunn til at ein skulle prøve å halde tilbake opplysningar for at Stortinget skulle kunne treffe eit vedtak i ulike saker. Men det er klart at ein kan gjerne i ettertid seie at ein skulle gjort det og det, for etterpåklokskapen er jo den mest avanserte klokskapen av alle. Men det er no slik det er.

**Møtelederen:** Det er ikke alltid det holder med etterpåklokskap heller.

Vi går da til oppfølgingsspørsmål – Kristin Halvorsen, vær så god.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hvis vi ser på det som ble lagt fram for Stortinget i 1992, og som kanskje er det

som får sterkest slakt av Riksrevisjonen og Mydske-utvalget når det gjelder manglende beskrivelse av usikkerheten, er ikke dette noen tykk blekke. Og dette er svarbunken av det som var korrespondansen mellom departementet og komiteen. Her er det rett og slett litt systematisk, altså kollektivandelen er betydelig mer optimistisk enn man skulle tro, værreporter er ikke holdt tilbake. Er det ikke rett og slett sånn sett i ettertid, Opseth, at hvis man skulle bedømme om dette gir et godt grunnlag for en beslutning, vil en se at det faktisk ikke gjør det, at det faktisk er å beklage at dette er et dokument som ikke gir godt nok grunnlag for en beslutning?

**Kjell Opseth:** Eg kan ikkje anna enn å registrere at representanten Halvorsen meiner det. Eg har iallfall prøvt å seie at eg meiner det er gjeve relevante opplysningar som er nødvendige, men eg har òg registrert Riksrevisjonens påpeiking når det gjeld transportanalyse og dei bedriftsøkonomiske vurderingane i den samanheng. Eg føler ærleg og oppriktig at vi må gje Flytoget ein sjanse før ein dømmer det som ligg i stortingsproposisjonen i forhold til transportanalysen. Eg synest dei tala som no er lagde fram om kva som skjer, peikar i rimeleg god retning. Held det fram, kan det hende representanten Halvorsen og eg kan glede oss over at endeleg er det eit tog som trekkjer til seg passasjerar.

**Møtelederen:** Det er oppfølgingsspørsmål fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, jeg skal følge opp Kleppes hovedspørsmål og også dette med værreporten, der jeg ble avbrutt sist. Jeg mener altså at den kunne gitt bedre forutsetninger for planleggingen av Gardermoen flyplass. Poenget er jo at flyene skal gå opp og ned hver dag mange ganger for dagen, og det gjør de ikke. Folk sitter der og venter på avising, og fly har faktisk sklidd av banen, osv. Jeg syns dette er ganske alvorlig, og spørsmålet mitt er: Er årsaken manglende kunnskap på grunn av at denne rapporten ble holdt tilbake, er det inkompetanse eller er det fordi en forsøkte å holde kostnadene nede og planla for liten beredskap på Gardermoen?

**Kjell Opseth:** All den tid Luftfartsverket ikkje har sendt den rapporten til departementet, kan eg ikkje svare på kva som er grunnlaget for at den ikkje vart send. Men eg har sagt at eg reknar med at det er fordi den ikkje inneheldt noko nytt i forhold til det som var teke inn i St.prp. nr. 90 for 1991-92 når det gjaldt det vêrmessige tilgjenget, som stort sett går på tåke og vind og ikkje dei operative eller driftsmessige forholda på bakken. Og det kan jo vere ting som tyder på at ein ikkje har teke den rapporten alvorleg nok når ein har planlagt drifta på Gardermoen. Men det er ei anna sak.

**Møtelederen:** Da går vi over til hovedspørsmål igjen – Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Jeg har lyst til å fokusere litt på ulike miljøspekter ved Gardermoen-utbyggingen. Først til dette med Gardermoen og grunnvannet. Det var jo en forutsetning da beslutningen om Gardermoen ble fattet, at flyplassen ikke skulle gå på bekostning av grunnvannet. Samtidig vet vi at den løsningen som ble foreslått for å sikre grunnvannet mot forurensning i St.prp. nr. 90, ikke ble gjennomført, men erstattet av en metode som ble utviklet under plan- og byggeprosessen. Selv om den foreslåtte metoden som ble forlatt, ikke var god nok – var det ikke risikabelt å velge en ny og lite prøvd metode med så store grunnvannsreserver som det her gjelder? Jeg har også lyst å ta med et sitat av professor Lars Bakken, som er involvert i dette forsøksprosjektet. Han sier i boken «Makt på liv og død»:

«Vi er ingen garantister for at jordreinsingen fungerer over tid. Vi tror, men vi vet ikke.»

**Kjell Opseth:** Eg vil berre få lov å seie at det ikkje er nokon tvil om at forslaget om jordreinsing vart skikkeleg drøfta då det kom opp. Men alle fagfolka som var inne i dette prosjektet, tilrådde jordreinsing framfor å leggje ein duk under banane. Dei var redde for at om det gjekk hol på den duken, ville ein få ein konsentrert lekkasje, og då var jordreinsing betre. Og Stortinget vart også orientert om at ein valde å gå over frå å bruke membran til å bruke jordreinsing.

**Kari Økland (KrF):** Jeg oppfatter det sånn at du støtter deg på faglige kilder selv om det sitatet som jeg nevnte i stad, tyder på at de gir ingen garanti. Og Mydske-utvalget sier også at det ifølge faglige kilder ikke finnes tilstrekkelig erfaring med bruk av den metode med jordreinsing som ble valgt, til å kunne forutsi effekten og virkningen på lengre sikt. Min forståelse når jeg leser rapporten og den boken, er at dette tydelig var et forsøksprosjekt som ble satt i gang med tanke på Gardermoen-utbyggingen. Vil du allikevel si at du støtter deg på fagfolkenes erfaringer?

**Kjell Opseth:** Ja, det er ikkje nokon tvil om at i dette spørsmålet støttar eg meg til dei faglege råda eg fekk. At det kan vere ulikt fagleg syn på dette, ser eg ikkje bort frå, for det er det på mange område i samfunnet vårt. Men det faglege rådet som eg fekk den gongen, var å gå frå membran over til ei jordreinsing, og Stortinget vart då også orientert om at så skjedde. At det, som sagt, no kjem fram andre syn frå fagleg hald, overraskar meg ikkje, for i denne saka er det nesten ingenting som overraskar meg fordi den omfattar så store samfunnsinteresser som den gjer.

**Kari Økland (KrF):** I kjølvannet av vedtaket om Gardermoen-utbyggingen var det også miljøspekter som angikk samfunnet der. Ser du nå i ettertid at staten kunne ha opptrådt annerledes for å minske konfliktene og lette situasjonen for dem som mistet eiendom, og for dem som måtte flytte?

**Kjell Opseth:** Ja, på det punktet er eg einig med Mydske-utvalget. Det seier at informasjonen var god, men det er heilt openbert at ein – som det også er sagt av Mydske-utvalet – i større grad burde informert direkte til bebuarane og ikkje hatt så mykje kontakt gjennom advokatar. Det er ikkje noko vanskeleg å erkjenne i ettertid at ein på den måten kunne ha unngått ein del av dei konflikktane som oppstod gjennom kjøp av eigedomar i området der oppe, det er det ikkje noko problem å slutte seg til.

**Kari Økland (KrF):** Et siste spørsmål i denne omgang: Kan du svare på hvorfor vi i Norge i forbindelse med utbyggingen på Gardermoen har brukt høyere støygrenser enn det Verdens Helseorganisasjon anbefaler?

**Kjell Opseth:** Nei, det kan eg ikkje gje noko godt svar på dersom ein har gjort det. Eg går ut frå at du tenker på flya og støyen frå flya. Det kan jo ha å gjere med at fornyinga av flyflåten i Noreg ikkje har gått så raskt som i andre land, det veit eg rett og slett ikkje.

**Møtelederen:** Da har vi oppfølgingsspørsmål til Kari Øklands hovedspørsmål – Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, takk for det, møteleder.

Jeg har et oppfølgingsspørsmål: Er det noen i din tid som statsråd, Opseth, som har blitt sagt opp eller har fått beskjed om å finne seg noe annet å gjøre i departementet og det du har hatt ansvar for i hele denne prosessen?

**Kjell Opseth:** Til det må eg svare ja.

**Møtelederen:** Oppfølgingsspørsmål fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det ble under hovedspørsmålene spurt om måten beboerne på Gardermoen-området ble behandlet på, og det kom vel en erkjennelse her at i ettertid kunne vi si at noe kunne vært gjort annerledes. Vil du bekrefte at selve organisasjonsformen ikke egentlig var noen hindring, at hvis du som statsråd hadde følt et ansvar for dette, ville du hatt mulighet til gjennom NSB å kunne gi instruksjer til også hovedflyplass-selskapet, altså aksjeselskapet, slik at hvis departementet og statsråden hadde ønsket – la oss si – en bedre, mer imøtekommende, fleksibel holdning overfor beboere som måtte flytte mot sin vilje, så hadde det vært mulig, og at selve organisasjonsformen ikke er noen unnskyldning for at så ikke skjedde?

**Kjell Opseth:** Nesten same kva sak det gjeld, er moglegheita der, men då må ein gå gjennom styret i NSB, som igjen går gjennom administrerande, som igjen tek det opp med styret i HSL. Så moglegheita ligg der. Og det er ikkje nokon tvil om at desse spørsmåla uformelt var drøfta óg, og at vi fekk til nokre endringar undervegs. Men den direkte kontakten som vi burde hatt på plass tidlegare, fekk eg kjennskap til så seint at det var lite å gjere med det på det tidspunktet.

**Møtelederen:** Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Opseth sa at han i forbindelse med denne saken faktisk hadde flyttet på noen eller sagt opp noen. Jeg har ikke lyst til å spørre om vedkommendes navn, men jeg har lyst til å spørre om på hvilket område – enten det gjelder miljøområdet eller økonomisikring – Opseth følte at det var nødvendig å gjøre noen personalendringer.

**Kjell Opseth:** Nå var jo spørsmålet frå representanten Kleppe heilt generelt, og det som skjedde i relasjon til dette, hadde ingenting med denne saken å gjere.

**Møtelederen:** Da har vi et hovedspørsmål fra Laila Kaland.

**Laila Kaland (A):** Eg har vore med på vedtaket om Gardermoen som den norske flyplassen, og det har eg ikkje angra på. Eg veit veldig godt at diskusjonane i Stortinget då gjekk på dette med det samfunnsøkonomiske, og at den regionen også skulle få styrkt sitt næringsliv, som eg syntest var riktig. Men det var også eit viktig moment inne i biletet, og det var tryggleiken kontra det med ei delt løysing på Fornebu, som eg syntest var eit viktig moment. Eg synest vi har fått ein veldig god flyplass; den er veldig behageleg, og der er god service. Eg har lyst til å seie det, for eg synest det blir veldig mykje negativ fokusering.

Når det gjeld den negative fokuseringa som no har vore på Gardermoen som flyplass, har eg lyst til å spørje tidlegare statsråd Opseth om korleis han ser på den negative omtalen som også ligg ved alle dei rapportane som vi har fått til komiteen, om ikkje det kan vere med på å skade Gardermoen som ein god flyplass for Noreg, her til lands kan det skade, men også internasjonalt.

**Kjell Opseth:** Om det skulle vere slik at desse rapportane som no er utarbeidde, skulle føre til at flyplassen og flytoget får dårleg omtale, trur eg vi må leve med det. Når Stortinget har vedteke at dette skal vi gå etter i saumane, må vi jo gjere det, og Riksrevisjonen har ei eiga plikt til å gå det vi gjer i dei ulike departementa, etter i saumane, så det trur eg vi berre må akseptere. Men eg må òg seie at eg synest det er mykje rimeleg god omtale av både toget og flyplassen, så eg trur vi kan leve med den negative kritikken vi får både i denne fasen og eventuelt seinare.

**Møtelederen:** Avslutningsvis i denne runden får saksordføreren ordet nå kort til slutt.

**Odd Holten (KrF):** Ja, Opseth, du berørte tidligere i høringen spørsmålet om dette med underkjølt is, og sa at dette mente du ville bli håndtert på en tilfredsstillende måte. Betyr det i klartekst at det da er snakk om bruk av mer kjemikalier for å oppnå disse resultater, som igjen selvfølgelig vil føre til problemer for grunnvannet? Du vet også at dette er et sårbart felt, og vi har faktisk nå fått

en betydelig bot, 2 mill. kr er nemlig gitt i bot for nettopp forurensning. Mener du at det er regulariteten, eller er det miljøkravene som skal ha fortrinn i en slik vurdering?

**Kjell Opseth:** Eg overlèt til dei som har som oppgåve å vurdere kva som blir gjeve av utsleppsløyve i dette, å bestemme om det skal skje, men det må jo i år 2000 vere mogleg å handtere underkjølt regn på ein eller annan måte. Det som har vore brukt til no, er kjemikaliar, og etter det eg veit, ligg det føre ein søknad om å auke bruken av kjemikaliar. Eg vil stå fast ved at dette er ei driftsmessig sak som må finne si løysing så langt som det er teknisk og økonomisk mogleg.

**Odd Holten (KrF):** Da Riksrevisjonens rapport ble kjent, hadde du nærmest en form for privat pressekonferanse, hvor du i stor grad trekker i tvil Riksrevisjonens kompetanse i denne saken. Riksrevisjonen har i forbindelse med sitt arbeid forsøkt å arbeide nært med Samferdselsdepartementet og med Luftfartsverket og i forhold til Mydske-utvalgets rapport, og Riksrevisjonen ser jeg på som et uहित organ som har stor troverdighet. Jeg syns da at det på en måte blir å trekke i tvil alle andre faglige uttalelser og nærmest opphøye de beslutninger som er tatt i departementet, til de eneste riktige og de eneste holdbare. Er ikke dette i sin form en noe selvsikker måte å gjøre det på?

Jeg vil også helt til slutt rette oppmerksomheten mot hva tidligere og nåværende stortingsrepresentanter har uttalt, at de rett og slett følte seg lurte av samferdselsministeren i denne saken når det gjelder selve de tekniske og de økonomiske beregninger.

**Kjell Opseth:** Om det er slik at eg har halde ein privat pressekonferanse om Riksrevisjonen sin rapport, må det vere noko som sviktar i minnet mitt. Eg har til overmål vore uhyre forsiktig med å kommentere Riksrevisjonen sin rapport fordi eg rekna med at den kanskje ville hamne i ei open høring. Eg er sikker på at det er mange journalistar som kan stadfeste at eg har vore særdeles tilbakehalden med å kommentere både Riksrevisjon sin rapport og Mydske-utvalet sin rapport, nettopp fordi eg rekna med at det ville bli ei open høring, og eg meinte det ikkje ville vere rett overfor Stortinget, så eg kan ikkje hugse at eg har halde nokon privat pressekonferanse om Riksrevisjonen sin rapport.

**Møtelederen:** Da takker jeg både Kjell Opseth og komiteen for denne sekvensen. Vi tar nå nøyaktig en halv times lunsjpause.

Høringen avbrutt kl. 13.05.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 13.35.

*Høring med tidligere samferdselsminister Sissel Rønbeck*

**Møtelederen:** Vi ønsker tidligere samferdselsminister Sissel Rønbeck velkommen til denne høringen om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet, herunder også det beslutningsgrunnlaget som Stortinget hadde for å fatte vedtak om bygging av Gardermoen som ny hovedflyplass for Norge.

For at Sissel Rønbeck skal være klar over det: Vi gjennomfører høringene ved at hver av komiteens medlemmer får anledning til å stille spørsmål. Begrenset tale-tid er på 10 minutter, inkludert svarene. Etter hver av disse timinuttersrundene har enkeltrepresentanter anledning til å komme med oppfølgingsspørsmål relatert til hovedspørsmålet; det er ikke alltid så lett å holde styr på det. Men fordi det er avgrenset tid, vil jeg nok en gang be om at spørsmålene blir forholdsvis korte, også svarene, i den grad det er mulig å gjøre det kort. Hovedhensikten er jo selvsagt å få gitt korrekte og utdypende svar.

Jeg gir da ordet til saksordføreren, Odd Holten, som første spørsmålsstiller.

**Odd Holten (KrF):** Ja, tidligere statsråd, du hadde altså ansvaret i et år, fra oktober 1996 til oktober 1997. Det blir et rimelig avgrenset område vi er interessert i å høre dine synspunkter på, nemlig det som i hovedsak knytter seg til Gardermobanen – i hvert fall fra min side.

Visste du mer enn det Stortinget fikk seg forelagt om Gardermobanen hva angår økonomiske og kanskje ikke minst tekniske løsninger, både når det gjelder driften av tunnelanlegget, når det gjelder tetningsprosessen og når det gjelder de miljømessige konsekvenser? Videre: På hvilken måte og på hvilket tidspunkt informerte du Stortinget om økonomien i Gardermobanen? Medarbeidere som stod sentralt i utbyggingen av Gardermobanen, fikk i begynnelsen av 1997 informasjon om at Gardermobanen aldri ville kunne bli lønnsom. Imidlertid opplevde vi at du i det budsjettforslaget som du la fram i september 1997, sa at banen ikke bare vil dekke kostnadene, men også gi et overskudd på 7 pst. Statsbanenes orientering førte bare til at du reduserte beregningene fra 8 pst. til 7 pst. Med andre ord: Du stod altså fast ved at dette skulle bli en meget god økonomisk bærekraftig utbygging.

**Sissel Rønbeck:** Når det gjelder de budsjettmessige sidene ved Gardermobanen, ble Stortinget orientert i forbindelse med statsbudsjettet, og det er vel det du også nå refererer til. Der står det om de økonomiske sidene ved Gardermobanen flere steder. Jeg var på det tidspunktet godt kjent med at utbyggingskostnadene totalt sett kom til å bli rundt 6 milliarder kr, som da innebar at en på det tidspunktet – slik det lå an etter det jeg mener var budsjettrevisjon nr. 5 med tilhørende risikoanalyser datert fra juni – lå akkurat innenfor usikkerhetsmarginen på pluss 20 pst. Det er det gjort greit rede for et par steder i den budsjettproposisjonen – jeg mener det er i hvert fall på side 30 – og også i omtalen spesielt av Gardermobanen senere i budsjettet under det kapitlet som det gjelder.

Når det gjelder den driftsøkonomiske lønnsomheten, står det i budsjettproposisjonen omtalt at de økte

kostnadene ved selve utbyggingen medfører at internrenten går ned fra 8 til 7 pst. Så står det – og det var viktig for meg å få fram, fordi vi da hadde fått noen rapporter som vi kanskje kan komme tilbake til – at det er usikkerhet knyttet til inntektssiden og hvilken posisjon toget kan få i markedet, og vi varsler at vi fra departementets side vil komme grundig tilbake til det i forbindelse med en totalgjennomgang av selskapets økonomi i drift. Det tok vi sikte på å legge fram for Stortinget på nyåret i forbindelse med fastsettelse av åpningsbalansen for selskapet i drift. – Jeg er bedt om å svare kort. Jeg kan si noe mer, hvis det er ønskelig, om de siste rapportene vi fikk, om vurderingen av flytogets muligheter i markedet.

**Møtelederen:** Det er ganske vesentlig.

**Sissel Rønbeck:** Det var noe som ble vurdert gjennom lang tid og i mange rapporter. På det tidspunktet jeg forlot departementet, altså høsten 1997, lå det på bordet tolv rapporter, hvis jeg ikke nå husker feil, om det. Og i de siste to rapportene, som vi fikk kjennskap til om sommeren, kom det fram tall som bekymret oss, og som selvfølgelig også, i høy grad regner jeg med, ble lagt merke til i Gardermobanen og hos eieren, NSB BA. Det har jeg senere fått bekreftet. De vurderte det da slik at de konklusjonene eller tallene som kom fram i de to siste rapportene, ikke var tilstrekkelig underbygd, og at det var behov for å ha en nøyere gjennomgang av dette rettet mot det arbeidet som måtte gjøres i tilknytning til fastsetting av åpningsbalansen. Det var jo departementet enig i, og så sent som i september bad vi om en fornyet vurdering av markedsanalysene. På det tidspunktet var en, så vidt jeg husker, heller ikke kommet så langt at det var fastsatt endelige priser for de ulike kundegruppene, noe som jo har betydning i denne sammenheng.

**Odd Holten (KrF):** Det du da nå sier, er at det som ganske tungt sies i Aftenpostens oppslag her forleden dag, ikke medfører riktighet. Du er altså med andre ord ikke så bombastisk på at det skulle være mulig å få til en lønnsom drift – forstår jeg deg riktig på det punktet?

**Sissel Rønbeck:** Det som står i budsjettproposisjonen, er at internrenten går ned med 1 pst. som følge av økte utbyggingskostnader, men at det er usikkerhet om inntektssiden, og siden det er usikkerhet om inntektssiden, var det ikke mulig å fastsette nye beregninger som også innbefattet den delen av det bedriftsøkonomiske regnestykket på det tidspunktet. Det måtte en komme tilbake til i egen sak i forbindelse med fastsettelse av åpningsbalansen. Så langt jeg vet, er det også slik at åpningsbalansen vel ikke er fastsatt ennå. Jeg mener å ha erfart at også Stortinget senere – etter min tid – har vært enig i at den inntektsmessige siden og flytogets posisjon i markedet var det – eller er det – vanskelig å vurdere sikkert og skikkelig før toget har vært i drift ut 1999. Så at jeg og departementet allerede høsten 1997 skulle kunne komme med regnestykker på hva inntektssiden ville være, var altså svært vanskelig.

**Odd Holten (KrF):** Men hadde du under din tid i departementet tallmaterialer og muligheter for å kunne bedømme den situasjonen som nå refereres til fra Berit Kjøll i Gardermobanen, at det ikke kunne bli mulig å betjene den gjelden totalt som Gardermobanen hadde pådratt seg? Du sa jo her tidligere at det var tall som bekymret. Var det disse tallene som bekymret, altså at det var totalrammen for utbyggingen som gjorde, i din vurdering da, at det ikke var mulig å klare å betjene denne gjelden ved inntekter over Gardermobanen?

**Sissel Rønbeck:** De tallene som bekymret oss, var på det tidspunktet det som kom fram i et par rapporter på sommeren om mulige markedsandeler, slik jeg husker det, for flytoget. Vi var selvfølgelig ikke glad for økte utbyggingskostnader heller, men det lå på bordet og var kjente tall, som også da ble lagt fram for Stortinget, og de bedriftsøkonomiske følgene av det ble beregnet. Så pålöp det som kjent senere enda større kostnader på grunn av ekstraarbeid i Romeriksporten.

**Odd Holten (KrF):** Så du føler altså at du hadde rimelig gode økonomiske rådgivere med deg i arbeidet for å kunne få fram de riktige analyser og kalkyler på selve utbyggingen – det har jeg da fått forståelse for nå?

**Sissel Rønbeck:** Ja, så langt det var mulig på det tidspunktet, mener jeg vi hadde det. Og de tallene som også ble lagt fram på utbyggingssiden, var jo dessuten vurdert med egen risikoanalyse som daterer seg fra juni det året.

**Odd Holten (KrF):** Så til det som går på selve den tekniske løsningen og miljøproblematikken. Når det gjelder disse forholdene, var det ikke mulig for departementet ganske tidlig å se at her hadde man valgt løsninger som var uhensiktsmessige? Vi hørte jo her tidligere at det var veldig godt kjent fra andre tunneldrivinger at det var fornuftig å ha såkalt forhåndstetting. Hva mener du var grunnen til at dette ikke ble gjort når det gjelder Romeriksbanen?

**Sissel Rønbeck:** Jeg fikk jo aldri forelagt meg spørsmålet om hva slags type injisering en skulle bruke i Romeriksporten. Men bl.a. fordi jeg hadde vært miljøvernminister i tre og et halvt år, var jo jeg personlig også veldig opptatt av de miljømessige sidene ved banen og ved porten.

Jeg har gått tilbake og sett i de rapportene jeg fikk fra Gardermoprojektet om utviklingen i forhold til dette. Og det jeg da kort kan si, er at i februar-mars kom det fram i de rapportene at det var lekkasje i Puttjern, men at det ville la seg reparere, og at det på det tidspunktet også ble sagt at det ikke ville oppstå lekkasjer i Lutvann. Så fikk jeg – jeg tror det var i mars – også overlevert en egen eksternt miljørevisjon av hele Gardermoprojektet som jeg syntes det var hyggelig å lese konklusjonen i, for så vidt som hovedkonklusjonen der var at dette prosjektet som stort utbyggingsprosjekt burde betraktes som et eksempel til etterfølgelse for andre store utbyggere når

det gjelder det å ta hensyn til miljøet. Så fikk jeg beskjed i mai-juni om at vannstanden i Puttjern gikk opp – ikke ned, men opp – og i juli, mener jeg det var, fikk jeg også kjennskap til at lekkasjene inn i tunnelen var redusert med en tredjedel. Dette forhindret ikke at jeg for min del mange ganger i departementet spurte – jeg fulgte jo med i avisene – om dette var under kontroll, at det ikke ville oppstå store, varige skader miljømessig. Og det svaret jeg hver gang fikk tilbake, var at jeg også burde vite – jeg hadde jo vært i samferdselskomiteen og på en del befaringer gjennom fire år, og reiser en del gjennom tunneler som trafikant også – at det er helt vanlig med lekkasjer i tunneller. Det er det. Så jeg ble minnet på det. Og jeg fikk beskjed om at dette var helt håndterbart. Helt håndterbart.

Jeg foretok meg én ting, formann, i september også, som jeg har lyst til å nevne, og det var at jeg på bakgrunn av min egen uro og henvendelser utenfra kom til at selv om jeg ikke hadde noe som helst grunnlag for å begynne å overstyre faglige biologer eller ingeniører eller kjemikere, og heller ikke hadde grunnlag ut fra noen signaler – for de hadde vi ikke, vi hadde ingen signaler fra fylkesmannens miljøvernavdeling eller Miljøverndepartementet – om at dette ikke skulle være håndterbart, så tok jeg likevel initiativ til et, det vi kalte, faglig orienteringsmøte for at jeg selv skulle kunne føle meg trygg på at dette ble tatt ordentlig på alvor, og jeg ville ha oversikt over situasjonen og være ekstra, ekstra – kan jeg kalle det fandens advokat, da, overmiljøvernminister, eller hva en vil. Så vi hadde et eget faglig orienteringsmøte med Gardermobanen i september – jeg tror det var 26. september. Og det møtet husker jeg ganske godt, for der kom det fram at bildet var annerledes enn det jeg hadde lest på sommeren hva gjelder lekkasje. På sommeren ble det sagt at den gikk ned. Da kom det fram at lekkasjen var tre ganger større enn tidligere, og at man vurderte å løse det problemet ved hjelp av tilbakepumping til Lutvann.

Jeg kommer jo fra dette området, så jeg var kjent med at Lutvann var drikkevannsreservoar, og var ikke helt sikker på at det var så uproblematisk bare å pumpe vannet tilbake dit. Jeg forsikret meg om at man i tilknytning til en sånn eller andre løsninger var i kontakt med de miljøfaglige myndighetene, som måtte si ja eller nei til dette, på samme måte som også NVE og andre var inne i bildet. De forsikringene fikk jeg. Så god orden på det var det at det hadde man med seg i utgangspunktet. På det samme møtet fikk jeg også høre at dette antakelig ville gå bra i forhold til miljøvernmyndighetene, fordi vannet som rant ned i tunnelen, var rent som drikkevann. Noen dager etter, i begynnelsen av oktober, viste det seg at det var ikke tilfellet. Men det var det ingen av oss da som visste, heller ikke Gardermobanen.

**Møtelederen:** Da er det tre stykker som har meldt seg til oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy først.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå litt tilbake til det som gjaldt det bedriftsøkonomiske, og det du sier om at du visste om sprekk i kalkylene. Mydske-utvalget går jo langt

lenger og sier at Gardermobanen heller ikke var et samfunnsøkonomisk godt prosjekt. Mitt spørsmål er: Når dere, som du sa, var bekymret i departementet den høsten – dere fikk jo rapportene allerede om sommeren, og som du også viste til, er ikke åpningsbalansen fremmet som egen sak ennå, så det kunne man selvfølgelig ikke vite på det tidspunktet – var det ikke naturlig for deg å dele den bekymringen om usikkerheten med Stortinget i din statsrådstitid?

**Sissel Rønbeck:** De tallene – jeg må presisere det – som bekymret oss, var ikke tall som gjaldt den totale bedriftsøkonomiske vurderingen, men tall som gjaldt togets muligheter i markedet i forhold til andre transportformer, hvis jeg ikke tar feil. Det lå ikke på bordet gjennomarbeidede analyser av bedriftsøkonomiske konsekvenser som jeg kjente til, og som jeg kan huske, men det var bekymring i forhold til om flytoget kunne få så høy markedsandel som man tidligere hadde trodd. Men fagfolkene, både i Gardermobanen, NSB og departementet, mente at det ikke var tilstrekkelig dokumentert og sikkert at utfallet når det gjaldt disse markedstallene, ville bli slik som man sa i de to siste rapportene, og at det derfor var behov for å få en fornyet markedsanalyse, få ytterlige gjennomgang av disse tallene, fordi det lå også mange andre rapporter på bordet som viste noe annet. Dette avvirket tok vi alvorlig og bad NSB om å gå grundig inn i, slik at man kunne ha så sikre tall som mulig, så realistiske og sanne tall som mulig når det gjaldt inntektsmulighetene, i det øyeblikket Stortinget skulle få seg forelagt en totalgjennomgang av økonomien for selskapet i drift og fastsetting av åpningsbalansen. At det var usikkerhet, ble det gjort oppmerksom på, som jeg allerede har nevnt, i budsjettproposisjonen.

**Svein Ludvigsen (H):** Det er i tilknytning til det jeg har et spørsmål til deg. Det går på dette om du fortsatt mener at Stortinget fikk tilstrekkelig informasjon om økonomien i Gardermobanen i budsjettproposisjonen, som jo var for 1998, som er det dokumentet du har lagt fram for Stortinget. Jeg konstaterer at Riksrevisjonen i sin undersøkelse så vel som Mydske-utvalget i sin evaluering slår fast at det var et for dårlig grunnlag Stortinget bygde sitt vedtak på, og at man ikke hadde lagt fram for Stortinget det man burde vite, at St.prp. nr. 90, som Opseth hadde ansvaret for, ikke ville holde. Da spør jeg deg på nytt om du mener at budsjettproposisjonen som du la fram, i tilstrekkelig grad vektla usikkerheten om lønnsomheten.

**Sissel Rønbeck:** Vi måtte jo legge fram de faktiske tall vi hadde, og som var tilstrekkelig gjennomanalysert. Det mener jeg vi gjorde så langt det overhodet var mulig. Vi la fram de absolutt siste tallene vi hadde, som var grundig bearbeidet når det gjaldt utbyggingskostnadene. Som jeg allerede har nevnt, tok vi også følgene av det i budsjettet ved en egen tilleggsproposisjon for økte lånebevilgninger allerede for året 1997.

Vi satt ikke på sikre tall når det gjaldt inntektssiden. Vi hadde opplysninger om at markedsandelene kunne bli

lavere, men også de tallene var det så stor usikkerhet om at man hadde behov for å gå det nøyere gjennom i egne, fornyede vurderinger av markedet. Når vi ikke hadde sikre tall, kunne vi jo heller ikke legge fram rimelig sikre tall for hva som ville bli inntektssiden for selskapet i drift. De tallene har vi altså ennå ikke, vi hadde dem i hvert fall ikke høsten 1997, men at det var usikkerhet, ble det varslet om.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det gjelder den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i det som tidligere statsråd la frem forslag om høsten 1997. Etter det som er fremkommet, er det klart at man må kunne regne ut hvilken andel av flypassasjerene som er nødvendig for å få bedriftsøkonomisk lønnsomhet i flytogets virksomhet. Man har prognoser over hva man forventer av passasjerer, og så har det vært hvilken andel som bruker flytoget. I St.prp. nr. 90 var det opp imot 60 pst. Så er det gradvis redusert, og i dag er det 34 pst. Hvilken andel bygde du på da du var statsråd, og var det under forutsetning av at det ikke skulle gis adgang til bussdrift til Gardermoen, i og med at tidligere statsråd Opseth tidligere i dag har sagt at han kunne ikke stoppe bussalternativet som var satt i verk fordi Romeriksporten ble utsatt. Han sa at dette med avgjørelsen om å tillate buss ble truffet etter din statsrådstid. Var det under forutsetning av, og ble det formidlet til Stortinget, at det ikke skulle være tillatt med bussdrift i det hele tatt? Er du enig i at det ville være naturlig at hele tiden burde departementet ha et tall som viser andelen av flytoppassasjerer, av totale passasjerer til flyplassen, for å vise lønnsomhet? Hva er din opplysning? Jeg kan opplyse om at departementet i dag ikke har det tallet som Opseth tidligere i dag har etterlyst, nemlig hvor stor andel av passasjerene som er nødvendig for å få forretningsmessig lønnsomhet i dette selskapet. Vi har nemlig spurt i pausen, og departementet har ikke det tallet og har ikke tenkt å få tak i det. Hadde du det?

**Sissel Rønbeck (A):** Nei, jeg hadde ikke det tallet. De vurderingene som ble gitt i forhold til den bedriftsøkonomiske lønnsomheten, baserte seg på de samme tallene som tidligere og samme markedsandel som tidligere, fordi det var usikkerhet om markedsandelen. Vi hadde ikke fått nye, sikre tall for hva som ville bli flytogets andel av markedet, men det var skapt usikkerhet, og det var det det var viktig for meg å varsle Stortinget om.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var det med eller uten buss?

**Sissel Rønbeck:** Nei, jeg er ikke sikker på om det var med eller uten buss en beregnet de tallene på det tidspunktet. Når det gjelder buss, har jeg lyst til å si én ting, og det er at det kom jo inn søknader også i min tid – den prosessen var i gang – om konsesjon for buss. Vi opplevde i min periode at vi hadde et veldig bra samarbeid med busselskapene, og at f.eks. NOR-WAY Bussekspress hadde oppfattet helt klart at hovedtilbringersystemet skulle være bane, og at de respekterte det. Så det kom ikke mange konsesjonssøknader om ruter som ville ligge

i direkte konkurranse med flytoget. Derimot kom det inn søknader om ruter som ville kunne fange opp deler av markedet som lå såpass langt fra stasjonene til flytoget at alternativet for de aller aller fleste av dem, altså passasjerene i de områdene, ville være bil. På den type ruter ble det gitt konsesjon så langt jeg kan huske det nå. Jeg tror muligens at Flybussen kan sies å være mer i direkte konkurranse med toget, men den hadde allerede konsesjon til Gardermoen. Jeg vil vel anta at det ville avstedkommet nokså mye hurlumhei hvis den konsesjonen ikke ble gitt eller at den ble trukket inn igjen.

**Møtelederen:** For ikke å snakke om «Hurumhei». (Munterhet)

Vi går da til neste hovedspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Takk for det.

Det er klart at det gikk en viss tid fra det første gang ble oppdaget lekkasjer, til Gardermobanen og embetsverket tok det på alvor og det begynte å skje ting i departementet. Når en leser rapportene, og særlig igjen Mydskeutvalgets, viser de til at lojalitet til tidsplan trolig har vært medvirkende til enkelte valg som ble gjort ved håndteringen av vannlekkasjen under Østmarka første halvdel av 1997, og at framdrift fikk prioritet foran tidkrevende tetting av lekkasjene. Det første spørsmålet mitt gjelder om det er slik at man ikke skjønnte alvor i tide, ikke aksepterte det, eller om det er slik at miljøet ble ofret for å holde tidsfristen for den offisielle åpningsdagen.

**Sissel Rønbeck:** Det spørsmålet kan vel andre svare bedre på enn jeg. Men hadde jeg blitt forelagt den type problemstillinger, vet jeg hva jeg hadde gjort. Dette var et miljøprosjekt, jeg hadde nær sagt per definisjon. Så det måtte gå foran andre vurderinger, politisk vurdert også. Men de som var nærmere realitetene her i forhold til arbeidet i porten og måling av lekkasjer, kunne som jeg allerede har nevnt, opplyse i mai-juni at vannstanden i Puttjern gikk opp og senere på sommeren at lekkasjen under porten var redusert merkbart. Det var vel det de forholdt seg til, og som jeg forholdt meg til, utover det stadig å spørre i tillegg: Er det håndterbart, er det håndterbart, er det håndterbart? Men framdriften var det et skarpt øye på hele tiden, jeg hadde nær sagt også av miljømessige grunner, for hvis det gikk veldig lang tid med en åpen hovedflyplass uten at flytoget var på plass, kunne det festne seg et reisemønster som ville være uheldig i forhold til det vi ønsket miljømessig. Det vil si at veldig mange flere kunne venne seg til å reise med bil og taxi.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, jeg er godt kjent med at det var veldig mye press for å få banen ferdig til åpningen av flyplassen, nettopp ut fra at en ville sikre seg mot et dårlig miljømessig reisemønster. Men det ble f.eks. ikke installert vanninfiltrasjonsanlegg på Hellerud før ca. 16 måneder etter at det ble registrert fall i måleverdiene. Det var dette som igjen førte til setningsskader bl.a. på masse hus i denne bydelen. Mener du at ansvaret for dette ligger

hos entreprenør eller byggherre – hvis du klarer å huske tilbake, for det var jo også en stor sak i media?

**Sissel Rønbeck:** Jeg var ikke direkte borti akkurat den siden ved byggingen av tunnelen, men jeg har sett etterpå at man mener, og det erkjenner vel også Gardermobanen, hvis jeg husker riktig, at det arbeidet burde en ha satt i gang tidligere, og at en for så vidt tar selvkritikk på det punktet.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg spurte tidligere statsråd Opseth også, men jeg vil stille det samme spørsmålet til deg, om du kjente til det dårlige forholdet og dermed også det dårlige samarbeidet mellom entreprenør og utbygger som er påvist både i Tønne-rapporten og i Mydske-utvalgets rapport, og at dette ble forverret fra starten av 1997 og utover. Kjente du til det, og vurderte du å foreta deg noen ting?

**Sissel Rønbeck:** Ja, det kjente jeg veldig godt til, for realiteten var jo at arbeidene i Romeriksporten stanset. Jeg mener det var i slutten av mars/begynnelsen av april, rundt der. Det var jo, om jeg så må si, også et veldig sterkt press på meg – sånn opplevde jeg det – for å gripe inn i forhold til den konflikten, først og fremst av hensyn til framdriften. Det presset følte jeg også fra Stortinget.

Jeg valgte å ikke instruere NSB og Gardermobanens ledelse i forhold til håndteringen av den konflikten. Jeg var løpende orientert om den, men valgte å ikke instruere i forhold til hvordan den skulle løses. Og med instruere mener jeg å innkalle generalforsamlingen i NSB for å få dem til å innkalle ledelsen i Gardermobanen. Grunnen til at jeg valgte å ikke gjøre det, var at det her var en tvist om forståelsen av anbudskontrakten, og jeg hadde ikke tilstrekkelig oversikt over hva som kunne bli konsekvensene hvis departementet skulle gripe inn og avgjøre hvordan den tvisten burde løses. For det kunne få store konsekvenser, det så vi jo, for andre saker som kunne dukke opp både dagen etter og i år framover. Det bygges ganske mange tunneler i Norge, og det var under bygging ganske mange tunneler i Norge. Og da måtte vi ha som utgangspunkt at de kontraktene som var inngått om hvordan uforutsette kostnader og uenighet om deler av kontrakten skulle håndteres, ble holdt.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare ett spørsmål til.

**Møtelederen:** Ja, vær så god.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har lyst til å komme litt tilbake til det med parallellkjøring med buss og bane, for det ble jo gitt en del konsesjoner i din tid. En vet at Flybussen og en del andre ruter i dag går parallelt fra Oslo S og til Gardermoen. Det var som kjent ikke hensikten, og det var vel også en bit av det som skulle øke andelen på flytoget. Var alle disse konsesjonene som ble gitt, nødvendige, og var du da klar over at du reduserte innteksttapet for Gardermobanen?

**Sissel Rønbeck:** Jeg oppfattet det slik med dette toget, som med andre tog i Norge, at poenget var å unngå direkte konkurranse. Også i forhold til andre togstreknin-ger ble håndhevingen av konsesjonene noe myket opp i lys av nye kunnskaper om hvordan den reelle konkurransen mellom buss og tog egentlig var. For nye kunnskaper fortalte oss at en kunne ha ruter der hvor opptaket av passasjerer ikke først og fremst foregikk ved de områdene hvor stasjonene til toget lå. Det var slik vi også tenkte i forbindelse med flytoget, som jeg allerede har nevnt, f.eks. for passasjerer som bodde i Groruddalen eller på Grefsen. For dem ville det antakelig være mer attraktivt å velge bil enn å dra til Sentralstasjonen eller en av de andre stasjonene og ta flytoget. Da vurderte vi det også miljømessig slik at det var bedre å gi åpning for at det kunne gå en del bussruter i disse områdene enn å si nei. Men la meg legge til: Jeg kan ikke huske at vi i den forbindelse, da vi satt med de sakene, hadde ekstra runder hvor vi satt og regnet på bedriftsøkonomiske forhold for flytoget.

**Møtelederen:** Før vi går på oppfølgingsspørsmålene: Er det mulig å være litt kortere i spørsmål og svar? Dette går veldig seint.

Vidar Kleppe – til oppfølging.

**Vidar Kleppe (Frp):** – takk for det, leder.

Det som tidligere samferdselsminister Rønbeck nå forteller om de prosessene som har vært, og om det faglige orienteringsmøtet, som du var fast bestemt på å følge opp når det gjaldt lekkasjene og det som har vært der oppe, viser en blottlegging av departementet som jeg syns er helt hårreisende. Er det slikt man kan vente av dem som skal ha den høyeste og den beste kompetansen, og som skal følge med på at ting blir fulgt opp her? Jeg er jo glad for at statsråden da, på den tiden, stresset det veldig.

Men hva foretok statsråden seg i etterkant, da hun ble kjent med at det var feil opplysninger hun fikk på dette orienteringsmøtet, det var feil opplysninger hele veien, fra den fremste ekspertise på dette området i Norge, som overvåkte, som daglig fulgte med den utviklingen som var i tilknytning til Romeriksporten og lekkasjene der? Foretok du deg noe i ettertid på bakgrunn av at den informasjonen du fikk, i så lang tid var så gal som den tross alt var?

**Sissel Rønbeck:** Jeg kan ikke si at den informasjonen jeg fikk, var feil – at man tidlig på året mente Puttjern var håndterbart, at man konstaterte at vannstanden gikk opp på våren/tidlig sommer, og at man konstaterte at lekkasjene gikk ned. Når vi så kommer til september, kan ikke jeg si at de opplysningene som ble gitt meg i det møtet, var feil, og som da innebar at lekkasjene økte igjen betraktelig. Det var riktig. Jeg kan ikke si at det var feil det som ble sagt til meg om at vannet som rant ned, var rent som drikkevann. De mente nok å vite det, de som sa det. De ble også veldig overrasket. Det ville jo sjokkere meg hvis de ikke ble det, når det noen dager senere viste seg at det var Rochagil i det vannet.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du nevnte konflikten i mars 1997 – det var konflikten mellom Scandinavian Rock Group, altså SRG, og Gardermobanen. Det var vel så vidt jeg erindrer og har sett i bøker etterpå, først og fremst forskjellig forståelse av kontrakten. Er du enig i at årsaken til dette var at selve grunnlaget for inngåelse av kontrakten med SRG når det gjaldt geologiske undersøkelser og kunnskaper om de geologiske forhold der de skulle lage tunnelen, var altfor dårlig, og at når det ble inngått en kontrakt som ikke var på fastpris, for da ville ansvaret for manglende undersøkelser ligget på SRG, men det var en kontraktsform som egentlig aldri burde vært benyttet, når man ikke hadde grundige undersøkelser om de geologiske forhold – var den konflikten du opplevde, en helt naturlig konflikt arvet av tidligere dårlig utført arbeid når det gjaldt geologiske undersøkelser?

**Sissel Rønbeck:** Jeg har ikke noe grunnlag for å mene det, synes jeg. Jeg er klar over at det var det konflikten handlet om, men jeg oppfattet også Mydske-utvalget dit hen at de mener at Gardermobanens håndtering av de kontraktsmessige forholdene var profesjonell, og at de undersøkelsene som var gjort av grunnen, også var slik at de var gjort på vanlig måte og tilstrekkelig grundig i forhold til det som var vanlig ved inngåelse av kontrakter. Men dette var altså gjort før min tid.

**Møtelederen:** Neste hovedspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da kan jeg jo følge opp. Jeg vet ikke om Sissel Rønbeck er kjent med denne boken «Makt på liv og død», hvor det fremgår at professor Nils Spjeldnæs ved Universitetet i Oslo, som er en av nestorene innen historisk geologi, har vært formann i Norsk Geologisk Forening og er æresdoktor i geovitenskap ved Universitetet i Athen, sier når det gjaldt den geologirapporten som ble brukt som grunnlag for kontrakten og arbeidet med den 14 km lange tunnelen, følgende:

«Dersom en av våre studenter hadde presentert en slik rapport under et elementærkurs, hadde studenten fått den tilbake med «ikke godkjent». Ved hjelp av et enkelt, elektronisk søk i vårt bibliotek hadde rapporten hatt en betydelig bedre kvalitet. De tre sprekksone Lutvann, Puttjern og Elvåga står tydelig tegnet inn på et geologisk kart som ble laget da spørsmålet om bygging av et norsk atomkraftverk var aktuelt, forteller Spjeldnæs.»

Jeg kunne ha lest mange sider hvor det fremgår fra en rekke andre at det var ingen interesse for å finne ut noe om geologien da man ville ha flyplass på Gardermoen, og da Gardermobanen begynte med kontraktsforhandlinger, var det null interesse for å sette seg inn i de geologiske forhold. Er det ikke egentlig også en statsråds indirekte ansvar å sørge for at et selskap som skal få et så stort prosjekt, har en kvalifisert ledelse som ikke bare – det høres kanskje rart ut fra meg – tenker økonomi, men også sikkerhet, miljø og andre ting?

**Sissel Rønbeck:** Nå ble jo disse undersøkelsene når det gjaldt både geologi, økonomi og samfunnsmessig virkning av prosjektet og sånt, foretatt før min tid i Samferdselsdepartementet, la det være sagt. Jeg har altså ikke lest hele Mydske-rapporten opp og ned og fram og tilbake, men jeg mener å ha fått med meg at også de vurderer de geologiske undersøkelsene som tilfredsstillende i forhold til det som var vanlig for den type planlegging og på det tidspunktet. Men så må jeg jo få lov å si at jeg trenger ingen professor til å fortelle meg at noe har vi alle å lære av det som skjedde med den porten. Vi lærte, håper jeg. Nå er jeg ute av det, men erfaringene vi gjorde med mange veitunneler der de økonomiske overskridelsene var store, bl.a. på grunn av geologi, førte til at jeg som samferdselsminister gikk inn for – jeg mener det var da vi la fram vegplanen – at ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Nå holder vi oss til Romeriksporten.

**Sissel Rønbeck:** ... før utbyggingsvedtak skulle fattes, så måtte en i hvert fall ha jobbet seg gjennom vanlig reguleringsplannivå sånn at usikkerheten ble redusert. Det vil jeg tro at man nå også tar til seg som vanlig praksis når det gjelder bane framover. Og bortsett fra det, i all ydmykhet og hvis en bruker alminnelig god forstand og er villig til å lære av feil som er gjort før, så må en antakelig være mer ydmyk enn vi har vært i mange år i Norge når det gjelder tunnelbygging og hensyn til miljøet. Og slik leser jeg også rapporten fra Mydske-utvalget, som anbefaler at det legges større vekt på natur og skogsområder.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg skal ikke bruke tid på å lese de neste sidene som tilbakeviser en god del av det tidligere statsråd nå hevder, men heller gå tilbake til 1992 hvor Sissel Rønbeck i sitt saksordførerrinnlegg i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 90 om å bygge på Gardermoen, sa følgende:

«Hovedkonklusjonen på arbeidet er at det er bred faglig enighet om at Gardermoen vil være en god løsning ut fra både operative, tekniske, miljømessige og økonomiske hensyn.»

Ville det ikke vært naturlig når hun går så klart ut, at f.eks. Stortinget hadde vært gjort kjent med værrapporter som gav et annet syn på de operative hensynene enn det som du her gav uttrykk for? Og hva er din reaksjon når det nå viser seg at man er villig til å ofre miljøet på Gardermoen ved å øke utslippene – så vidt jeg skjønner, var det det Opseth sa tidligere i dag – for å få bedre punktlighet på Gardermoen? Altså: Grunnlaget var ikke det du trodde, viser det seg vel nå i ettertid. Er det ikke da grunnlag for å si at man kunne gitt litt bedre informasjon til Stortinget i 1992?

**Sissel Rønbeck:** Jeg har ikke noe mer å si om dette enn det statsråd Opseth hadde å si i forrige runde her.

**Møtelederen:** Jeg vil gjøre oppmerksom på, før du svarer, at vi har tidligere samferdselsminister, ikke tidligere stortingsrepresentant, på høring.

**Sissel Rønbeck:** Og derfor svarer jeg altså med ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Beklager, jeg trodde vi hadde Sissel Rønbeck på høring. Men hvis lederen vil gjøre et skille på det, får jeg si at da får jeg komme tilbake til eventuelt å innkalle tidligere stortingsrepresentant, saksordfører Sissel Rønbeck, til fornyet høring, men jeg trodde at man kunne stille spørsmål til samme person én gang, istedenfor å dele det i to. For også en stortingsrepresentant er underlagt ansvarlighetslovens bestemmelser, og særlig en saksordfører når det gjelder de opplysninger saksordføreren gir til et samlet storting, og hva grunnlaget for de opplysningene er. Men hvis lederen ønsker det, kan jeg med glede bare konsentrere meg om tidligere samferdselsminister, og komme tilbake til dette.

**Møtelederen:** Det er det komiteen har blitt enig om. Da forholder vi oss til det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det er helt greit.

Da går vi tilbake til stortingsproposisjonen og også budsjettet høsten 1997 når det gjaldt den bedriftsøkonomiske situasjonen i Gardermobanen AS.

Det er noe jeg ikke skjønner. Når man skal utarbeide en slik bedriftsøkonomisk lønnsomhetsvurdering, så er det noen hovedtall som trengs. Det er driftskostnader og renter på lån for å dekke investeringskostnadene på utgiftssiden, og på den andre siden er det inntekter. Man har prognoser for totalantallet som man forventer skal bruke flyplassen. Da blir det den prosentuelle andelen av de passasjerene gjennom flyplassen som bruker toget, og billettprisen, som gir fasit på inntektssiden.

Hvordan kan det være, som du da sier, at man ikke hadde klare tall for hvilke andeler man la til grunn for de lønnsmessige vurderingene, ei heller den gang vel prisantydninger? Hvordan kunne man da overhodet si noe til Stortinget av fornuft om lønnsomhet?

**Sissel Rønbeck:** Formann, kan jeg først få si at jeg selvfølgelig svarer på alle spørsmål som blir stilt meg, enten som det ene eller det andre, men jeg vil ikke blande meg inn i komiteens vurderinger av om en skal svare som statsråd eller som tidligere stortingsrepresentant. Jeg oppfatter det slik nå at jeg svarer som statsråd i ett år, fra 1996 til 1997.

Det er riktig – jeg oppfatter det på samme måte som Carl I. Hagen – at det på inntektssiden, hvis en skal regne ut bedriftsøkonomisk lønnsomhet, er slik at en må ha tall for markedsandel og også tall for hva slags priser som skal være på billettene.

Det som var situasjonen i forbindelse med fremleggelsen av budsjettet høsten 1997, var at vi ikke syntes vi hadde grunnlag nok til å gå inn og foreta andre beregninger eller endre på det som tidligere var brukt som markedsandel og priser. Vi hadde ikke tilstrekkelig grunnlag

for å endre på det, men fordi vi satt på rapporter som fortalte oss at markedsandelen kunne bli lavere enn tidligere antatt, var det viktig for oss å varsle Stortinget om at det her var usikkerhet, og at en ville komme skikkelig tilbake til det i forbindelse med en egen sak som bl.a. knyttet seg til åpningsbalansen. Vi hadde ikke tilstrekkelig grunnlag for å endre de tallene som tidligere var brukt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hva gjorde da statsråden for å skaffe seg det grunnlaget?

**Sissel Rønbeck:** Vi bad om en fornyet vurdering fra NSB av markedsandelen, og det gjorde vi i september.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var i disse diskusjonene konkurranse fra bussruter et vesentlig innslag? Jeg spør fordi det tidligere har vært hevdet at markedsandelene i 1992, St.prp. nr. 90, ble laget under den forutsetning at det ikke var noen konkurrerende bussruter, og at man derfor, når det ble det på grunn av utsettelse av Romeriksporten, altså i 1998, seks år senere, ikke kunne opprettholde at man ikke hadde busser. Var dette et helt avgjørende punkt når man diskuterte lønnsomheten til flytoget?

**Sissel Rønbeck:** I den grad vi diskuterte lønnsomheten ved flytoget på det tidspunktet vi nå snakker om, var det ved å ta hensyn til de økte kostnadene slik de framkom i budsjettrevisjon nr. 5 i juni det året – først og fremst det – og vi var klar over at det var andre tall på bordet i forhold til markedsandelene, men vi fant ikke at de tallene var sikre nok til å legge om de tidligere beregningene i forhold til inntektssiden, men jeg gjentar: Vi varslet usikkerheten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Dette skjønner jeg ikke. Det var ikke grunnlag for å foreta noen revurderinger av markedsandelen, men nå viser du til andre tall som framkom, som gjorde at det var usikkert. Hvilke andre tall kom frem, og hvor kom de fra, da?

**Sissel Rønbeck:** Vi har jo vært innom det at det lå to rapporter på bordet – nå husker ikke jeg firmaene, men de er omtalt bl.a. i Aftenposten sist lørdag – hvor det var gjort rede for, eller regnet ut, at markedsandelen kunne bli annerledes enn man tidligere hadde antatt. De to rapportene var for øvrig også litt forskjellige. Vurderingen i Gardermobanen og departementet var at de ikke var av en slik kvalitet at en kunne sette tidligere markedsanalyser til side. Derfor ville man arbeide videre med markedsanalysene, og vi bad også fra departementets side om at NSB gjorde det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men ...

**Møtelederen:** Carl I. Hagen, nå er godt og vel de 10 minuttene brukt opp.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg trodde du sa fra når det var 2 minutter igjen, jeg, så jeg hadde sjansen til å stille dette.

**Møtelederen:** Nei, men du får få følge opp det siste spørsmålet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil bare si: Var det noen kvalitetsvurdering av de tidligere beregningene som man ikke fant grunn til å endre? Gikk departementet inn og så om grunnlaget for de tidligere beregningene var bedre enn de to nye rapportene – det var dog rapporter – som kom på statsråden bord?

**Sissel Rønbeck:** Det man måtte gjøre, var jo å se de nye rapportene i forhold til de gamle, og det var en allere-de i gang med, for så vidt som en konstaterte at en var utrygg på kvaliteten i de siste rapportene, i hvert fall med tanke på å legge fram noe for Stortinget. Så de ble sett på, de ble sett alvorlig på, men sett på som ett av flere grunnlag for å regne ut hva som ville bli inntektssiden for selskapet i drift. Og, som jeg har nevnt mange ganger, det ville man legge fram en totalvurdering av for Stortinget i forbindelse med egen sak som gjaldt åpningsbalansen.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe til oppfølgingsspørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det er litt interessant dette her, og ganske inn i kjernen av økonomien når det spesielt gjelder flytogets inntektsgrunnlag.

Riksrevisjonen skriver jo i sin rapport i Dokument nr. 3:10 bl.a.:

«Det er imidlertid på det rene at flytoget må konkurrere med ordinære tog, buss og taxi i et marked hvor samtlige konkurrenter ønsker å oppnå en så høy markedsandel som mulig.»

Var ikke statsråd Rønbeck kjent med det på den tiden, for på bakgrunn av det som ble sagt tidligere, var det usikkerhet om hvorvidt det var tatt med at en måtte konkurrere med andre her?

**Sissel Rønbeck:** Nei, nettopp så komplisert var det, og alt dette måtte en skikkelig igjennom før en gikk til Stortinget med så sikre tall som mulig knyttet opp mot vurdering av selskapets økonomi i drift.

**Møtelederen:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål, men jeg gjør oppmerksom på at vi allerede har brukt lengre tid enn vi hadde beregnet, og vi har ganske mange igjen, sånn at man tar hensyn til det både i spørsmålene og svarene. Det er komiteen selv som bestemmer hvor lenge seansen skal vare.

Da var det Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, leder, jeg er mer opptatt av å få fram faktiske opplysninger enn nødvendigvis å regulere det med klokka.

Mitt spørsmål går på dette med om departementet gav tilstrekkelig kvalitativt god nok informasjon til Stortinget. Så sier statsråden når det gjelder kollektivandelen og markedsandelen at vi hadde ikke bedre tall. Nå viser det seg at vi har fått en dramatisk sprekk både på inntekter og på kostnadssiden på markedsandelen. Men da viser

det seg jo også at statsråden har vært en ypperlig slalåmkjører mellom alle advarslene. Før din statsråd tid varslet altså TØI at man lå altfor høyt i markedsandel. De sa at det ligger i hvert fall 11 prosentpoeng lavere enn det departementet den gangen la til grunn. Siden kom da både Coopers & Lybrand og NSB Gardermoen's eget styre den 3.7. i 1997 og sa at andelen er for høy. Erfaringen viser altså at de hadde mer rett enn de beregningene som statsråden hadde. Og statsråden sier nå at kvalitativt var ikke de gode nok, som i ettertid viser seg å være rett. Hva slags tanker gjør den tidligere statsråden seg om det?

**Sissel Rønbeck:** De tankene jeg har i forhold til kostnadene, er punkt 1 at vi følte oss trygge på de tallene som er lagt fram når det gjaldt utbyggingskostnadene. Vi var alt annet enn trygge i forhold til inntektssiden ved prosjektet, og det er man ikke trygg på ennå. Det er vel derfor man heller ikke ennå fra Stortingets side har fått en sak og behandlet en sak som omhandler totaløkonomien for selskapet i drift og fastsetter åpningsbalanse.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, når man var alt annet enn trygg på inntektssiden, går jeg ut fra at det innbefatter dette med markedsandel og kollektivandel. Og da spør jeg: Synes man i ettertid, når man ser de dramatiske sprekene i økonomien, at budsjettproposisjonen høsten 1997, som du hadde ansvaret for, i tilstrekkelig grad avspeiler usikkerheten? Slik jeg leser proposisjonen, synes jeg ikke at usikkerheten i tilstrekkelig grad kommer fram. Når du ser det i ettertid, holder du fast ved det du har sagt tidligere, at det var så godt tilkjennegjort at her er det så usikkert at Stortinget burde vite at de nå gir seg ut på en sjanseseilas, som det viste seg å bli?

**Sissel Rønbeck:** Jeg kan bare gjenta det jeg tidligere har sagt i forhold til dette, og det er at vi mente vi hadde gode tall når det gjaldt utbyggingskostnadene. Dette var før ekstrakostnadene som knyttet seg til Romeriksporten. Vi var usikre når det gjaldt inntektssiden, og det er derfor det på side 32 i proposisjonen står følgende:

«Usikkerheten omkring lønnsomheten er i første rekke knyttet til inntektssiden. Dette beror på at man her vil operere i et marked der kundegrunnlaget er forskjellig fra de kundene som vanligvis bruker tog. Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til dette i forbindelse med framlegg for Stortinget om balansevurderingen for NSB-GMB i drift, jf. omtalen under avsnittet om lån og egenkapital.»

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har et siste spørsmål knyttet til om statsråden skulle ønsket at hun også hadde gjort Stortinget kjent med at Transportøkonomisk institutt hadde stilt klart spørsmål ved den andelen som er lagt til grunn, at NSB-styret 3. juli samme året som statsråden legger fram budsjettproposisjonen, hadde advart at undersøkelser som det er referert til i Aftenposten, og som statsråden også refererte til, advarte mot at de tallene holder ikke, for erfaringene viser jo at de fikk rett og ikke statsråden.

**Sissel Rønbeck:** Det du nevner om TØI, antar jeg daterer seg tilbake til grunnlagsmaterialet for utbyggingsvedtaket, og det gjaldt ikke min tid som samferdselsminister. Men bakgrunnen for det varslet som gis i budsjettproposisjonen, er de siste rapportene som også departementet ble gjort kjent med om mulig mindre markedsandel enn tidligere fastsatt.

**Møtelederen:** Det er ingen oppfølgingsspørsmål.  
Kristin Halvorsen, neste hovedspørsmål.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg skal ikke spørre deg som saksordfører, men det er klart at du hadde veldig god kjennskap til saken som sådan fordi du var saksordfører i Stortinget i 1992, og bl.a. det som gikk på ikke bare kollektivandelen, men også togets andel av kollektivandelen, som man da fortroingsfullt, eller optimistisk, håpet skulle være over 50 pst. Så du hadde jo da veldig godt grunnlag for å få noen skikkelige alarmklokker til å smelle når det kom rapporter som kunne antyde at togets andel kom til å være ned mot 30 pst.

Det som jeg syns er litt rart i ettertid – altså, jeg forstår at en samferdselsminister som får to forskjellige rapporter om togets markedsandel, gjerne vil ha en rimelig trygg prognose før man legger fram tall for Stortinget. Men i vurderingen av Gardermobanens lønnsomhet er det selvfølgelig utgiftene og prisen, altså antall reisende og hva de betaler i billett, som kommer til å avgjøre. Det som departementet da gjør, er å sette ned overskuddsanslaget fra 8 pst. til 7 pst., selv om det egentlig bare er utgiftøkningene som ligger som grunnlag for det.

Men syns du ikke i ettertid at dette gir et veldig lite dramatisk og veldig forsiktig anslag i forhold til hva slags overskridelser man kunne forvente seg, når du visste at det kanskje lå en tapsbombe på inntektssiden i den andre enden? Hadde det kanskje ikke, i ettertid, vært lureren ikke å tore å si noen prosent, men si at her er det faktisk ganske stor usikkerhet, vi vet at prosenten blir lavere, 7 pst. gir egentlig et for lite ramaskrik til Stortinget?

**Sissel Rønbeck:** Det går fram av teksten i proposisjonen at nedjusteringen fra 8 til 7 pst. knytter seg til økte utbyggingskostnader. Det presiseres. Det står også, som jeg allerede har sitert, at det er usikkerhet om inntektssiden. Men de tallene som lå på bordet i de to rapportene, var ikke så overbevisende at det uten videre bare var å legge til side de andre ti analysene som en hadde om markedsituasjonen. Jeg gjentar også: Hvis jeg ikke husker helt feil, var heller ikke prisene endelig fastsatt og endelig vurdert på det tidspunktet vi her snakker om.

Så nedjusteringen fra 8 til 7 pst. knytter seg bare til økte utgifter. Det går klart fram av proposisjonen. Og jeg syns ikke jeg hadde godt nok faglig på beina til å komme med noen beregninger av hva inntektssiden ville bli. Det mente heller ikke fagfolk rundt meg.

**Kristin Halvorsen (SV):** Nei, jeg skjønner det. Det går jo også tydelig fram av proposisjonen hva som var bakgrunnen for en nedjustering fra 8 til 7 pst. Men det at

det tallfestes fra departementet, varsler jo om en for så vidt forsiktig justering og ikke noe ramaskrik i forhold til et regnestykke som har mange elementer – og statsråden på det tidspunkt visste at det var stor usikkerhet på den andre siden.

Men la det ligge. Det som det kanskje er mest å lære av for ettertiden, og som skjedde i din statsrådsperiode, er jo det som dreier seg rundt Romeriksporten – ikke bare på kostnadssiden, men på miljøsidene. Vi har jo tidligere her i løpet av høringen vært inne på at her var det faktisk slik at man trodde høsten 1997 at det var drikkevann som piplet ut i Romeriksporten, og at det var en enkel sak å bare samle det opp og pumpe det inn, og at heller ikke den fagekspertisen som du hadde å forholde deg til, hadde miljøkunnskap nok til å se hva slags omfang det var på det.

Føler du deg trygg på at dette har vært en så pass stor lærepenging – vi har jo egentlig ikke fått noen miljørisikorevisjon når det gjelder dette på samme måte som vi har fått når det gjelder økonomien – føler du deg nå trygg på at kompetansen og ekspertisen på miljøområdet for den type utbygginger er på et helt annet nivå enn det du satt og måtte forholde deg til den gangen?

**Sissel Rønbeck:** Det vet jeg strengt tatt ikke noe om, men jeg regner med at alle som kommer borti lignende prosjekter, det være seg på veg- eller banesiden senere, har lært av hele denne historien. Og når det gjelder fagekspertise, var det jo ikke bare sånn at en hadde eksterne miljørevisjoner av prosjektet, at man hadde miljøfaglig kompetanse i selve Gardermobane-prosjektet – for det hadde man – men jeg må minne om at vi i tillegg også hadde meget miljøkyndige folk i Fylkesmannens miljøvernavdeling og i Miljøverndepartementet, som heller ikke, så langt jeg er kjent med det, fant grunn til å varsle miljøvernministeren om spesielle problemer her, og heller ikke meg.

**Møtelederen:** Svein Ludvigsen – til oppfølging.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har et oppfølgingsspørsmål. Jeg er litt usikker på om jeg skal føre den forrige statsråden over på listen over de ufeilbarlige statsråder, men jeg skal la deg få en sjanse til.

Du sier at de som advarte mot svikt i inntektene og trafikkgrunnlaget, ikke var overbevisende nok på det tidspunktet. Men dessverre fikk de altså rett. Kan vi da være enige om at ettertiden har vist at det var en feilvurdering at de ikke ble referert på en skikkelig måte og Stortinget fikk vite at det faktisk forelå konkrete beregninger fra saklig hold? Var det en feilvurdering?

**Sissel Rønbeck:** Jeg hadde ikke tall på bordet om hva inntektssiden ville bli heller i tilknytning til de nye tallene som gjaldt markedsandelen. Jeg syns det en skal legge fram for Stortinget, skal være så bearbeidet som mulig, så gjennomtenkt som mulig. På det tidspunktet var det ikke foretatt beregninger av inntektssiden som var sikre. Det som var sikkert derimot, var at det var avdekket en ny usikkerhet. Det var det viktig å varsle om.

Jeg syns jo i ettertid at det taler for at det var en ganske fornuftig vurdering, når realitetene her vi sitter i dag, også er at vi ennå ikke syns at vi har sikre nok tall til å vurdere selskapets totale økonomi og inntektsside. Men det er vel rett rundt hjørnet, regner jeg med.

**Møtelederen:** Er det flere som har hovedspørsmål?

**Gunnar Skaug (A):** Jeg har et spørsmål som for så vidt ligger i samme bane som det Kristin Halvorsen reiste, og det er hvilken lærdom en kan trekke ut fra historien om Romeriksporten. Det er klart at hensikten med disse høringene også er å se framover. Jeg forstod da på tidligere statsråd Rønbeck at hun vil ha en ydmyk holdning i forhold til hva som kan gjøres bedre.

Det er en rekke organisasjoner som har engasjert seg veldig sterkt i forbindelse med Romeriksporten. Jeg har fått en kopi av en høringsuttalelse fra Østmarkas Venner, Oslomarkas Fiskeadministrasjon og Oslo og Omland Fri-luftsråd, som også peker på hva en egentlig kan trekke ut av det som skjedde rundt Romeriksporten.

Da har jeg følgende spørsmål til Sissel Rønbeck: Er det svakheter ved dagens lovgivning slik hun ser det som tidligere miljøvernminister, spesielt og ikke minst når det gjelder vassdragsloven? Nå har jo disse organisasjonene som jeg henviste til, ment at vassdragsloven er for svak og må endres og inneholde klarere bestemmelser enn vi har i dag, som først og fremst hjemler krav til tillatt såkalt innlekkasje i tunneler, både under anleggsarbeidet og etter ferdigstillelse. Jeg kan gjerne stille det spørsmålet først, for jeg tror nok at Sissel Rønbeck har møtt en del prosjekter også som miljøvernminister som hun kanskje i ettertid har tenkt at inneholder elementer hvor lovverket i hvert fall burde ha vært noe bedre.

**Sissel Rønbeck:** Nå er ikke jeg politiker i dag, men som alminnelig samfunnsborger syns jeg det er helt opplagt at en i ettertid har god grunn til å gå igjennom og etterrøkke hvordan det kunne skje, til tross for all miljøekspertise både her og der, det som faktisk hendte i Romeriksporten, og hvordan vi kan forhindre at det gjen-tar seg. Da vil jeg se både på faglig kompetanse rundt omkring i ulike etater og hvordan ulike deler av lovverket ser ut. Det ligger allerede én anbefaling på bordet som jeg regner med at dagens beslutningstakere tenker grundig igjennom, og det er at en i forbindelse med konsekvensanalyser bør ha en grundigere gjennomgang av hensynet til natur og skogsmiljøer – muligens også kulturmiljøer, om jeg må få lov til å legge til det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Som vanlig samfunnsborger!

**Møtelederen:** Det blir da anført her at du ikke er pålagt å svare som vanlig samfunnsborger.

Har saksordføreren noe han skal følge opp avslutningsvis?

**Odd Holten (KrF):** Det er den bedriftsøkonomiske biten, som har vært tatt opp ganske grundig, og som også er noe av hovedankepunktet fra Riksrevisjonen. I Dokument nr. 3:10 på side 2 sies det at i de årlige budsjettproposisjonene er det gitt et for optimistisk bilde av Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet. Men har jeg nå rett når jeg tolker tidligere samferdselsminister Rønbeck slik at hun gir uttrykk for at det var grunnlag for å si at det er en viss bekymring over de tallmaterialer som foreligger, og at de burde vært bedre utredet?

**Sissel Rønbeck:** Det var bekymring over de nye tallene som kom når det gjaldt markedssituasjonen, og som var såpass annerledes enn de ca. ti andre rapportene som lå på bordet, og derfor måtte man gå grundig og skikkelig igjennom det. Og det har tatt tid, forstår jeg, for ennå er vi vel ikke ferdig med den endelige vurderingen av den bedriftsøkonomiske siden ved Gardermobanen AS.

**Møtelederen:** Nei, rent bortsett fra at en vet at det ikke går.

Da vil jeg si tusen takk til tidligere samferdselsminister Sissel Rønbeck. Vi tar bare et par minutters pause, før vi får inn statsråd Dørum.

Høringen avbrutt kl. 14.50.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 14.55

*Høring med tidligere samferdselsminister Odd Einar Dørum.*

**Møtelederen:** Jeg ønsker da statsråd Odd Einar Dørum velkommen.

Som kjent har komiteen i dag en høring knyttet til Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, samtidig som vi søker å skaffe undersøkelser og vurderinger om beslutningsgrunnlaget for bygging av hovedflyplassen.

Gjennomføringen av denne åpne høringen vil foregå ved at hvert av komiteens medlemmer har 10 minutter til hovedinnlegg, og det skal romme både spørsmål og svar. Så har vi muligheten til direkte oppfølgingsspørsmål på disse hovedspørsmålene, og jeg ber om at man da er såpass kort og strukturert i både spørsmål og svar at vi får sjansen til å dekke det meste.

Jeg ønsker hjertelig velkommen og gir da ordet først til Odd Holten, som er ordfører for saken.

**Odd Holten (KrF):** Takk for det!

Tidligere samferdselsminister – du hadde jo da ansvaret i ca. halvannet år, og det var i perioden fra oktober 1997 til mars 1999. Det betyr jo at mye av din oppgave i stor grad har vært å være med på å rydde opp i mange uheldige forhold knyttet både til Gardermobanens bygging og fremdrift.

Du arvet en gardermobane med store problemer når det gjaldt fremdriften, altså den tekniske driving, med store lekkasjer og ikke minst tetningsproblemer, som også førte til miljøproblemer og avrenning av giftstoffer.

Da du ble kjent med utfordringene i forhold til Romeriksporten, hva var din prioritering av løsning? Var det fremdriften, altså å få toget til å gå til fastsatt tid, var det økonomien som lå til grunn for dine vurderinger, eller var det ikke minst også miljøfaktoren som lå sterkt inne i din prioritering?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Ja, det framgår klart hva som var min prioritering både av offentlige uttalelser og ikke minst av en redegjørelse som jeg gav til Stortinget i desember 1997, hvor jeg sa at den viktigste oppgaven i forhold til Romeriksporten var å berge naturmiljøet i Østmarka – eller for å si det på en annen måte: gjenopprette vannbalansen i Østmarka – og at tidsplanen for når toget skulle gå, måtte være et resultat av dette.

**Odd Holten (KrF):** Hva var og er din holdning til de tekniske løsninger knyttet til Gardermobanen? Var de godt nok forberedt, slik du opplevde det i ettertid? Og var det et godt nok forarbeid av utbyggingen – jeg tenker på dette med de tekniske løsninger som firmaene hadde prosjektert? I det hele tatt: Hvordan opplevde du det da du tok over dette anlegget? Var det slik at det var mulig å få en god teknisk løsning? Jeg vil komme tilbake til den økonomiske biten etterpå.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg opplevde at jeg arvet en profesjonell organisasjon gjennom Gardermoprojektet, men jeg måtte på grunn av de problemene som oppstod med Romeriksporten, være sikker på at ting var kvalitetssikkert. Så jeg anskaffet meg fort uavhengige kvalitetssikrere, som da var to konsulentfirmaer, Grøner i Norge og VBB fra Sverige, fordi vi måtte være sikre på å finne folk i vårt lille miljø som var uavhengig i forhold til det som hadde skjedd før.

Jeg opplevde også at prosjektorganisasjonen ivaretok det som gjaldt flyplassen og framdriften av flyplassen. Jeg hadde tre store oppgaver. Den ene var å bringe situasjonen i Romeriksporten under kontroll, den andre var å sørge for at flyplassutbyggingen holdt rute, og så måtte jeg være forberedt på at toget ikke kunne gå i tide, slik at jeg måtte ha en reserveløsning, samtidig som jeg visste at hele økonomien skulle gjennomgås, fordi det var jo gjort kjent i den budsjettproposisjonen for 1997 som jeg tok utgangspunkt i, at man da i 1998 skulle gå gjennom den økonomiske forutsetning for driften av Gardermobanen.

**Odd Holten (KrF):** Det som nå ligger til behandling i vår komite, er jo Riksrevisjonens undersøkelse, og det som spesielt er av avgjørende betydning i Riksrevisjonens undersøkelse, er hvorvidt Stortinget har fått korrekt og tilstrekkelig informasjon om prosjektets bedriftsøkonomiske lønnsomhet og usikkerheten knyttet til denne. Det er liksom i korttekst.

Da du kom inn som statsråd i departementet, ble det hurtig avklart at det ikke kunne være mulig å få Gardermobanen til å være en bedriftsøkonomisk enhet? Og kan du også si: Er det mulig å tenke seg at det har vært for gunstige anslag i tidligere beregninger i så måte?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg la jo fram St.prp. nr. 39 for 1997-98, som gikk på den økonomiske situasjonen for Gardermobanen i slutten av februar 1998, tror jeg, og der sa vi rett ut at flytoget måtte prøve seg. Men vi la fram tall som viste at NSB Gardermobanen på det tidspunkt mente at man kunne betjene en samlet kostnad på ca. 8 milliarder, samtidig som vi hadde analyser som pekte på langt, langt lavere tall. Det gjorde vi også Stortinget oppmerksom på. Og jeg husker selv at jeg uttrykte meg slik da dette ble presentert: Det synes som om noen har tatt vel hardt i bedriftsøkonomisk da prosjektet ble lansert i 1992. Samtidig la jeg ikke skjul på at baneprojektet var valgt av samfunnsøkonomiske grunner. Men så var det jo i tillegg vurdert slik den gangen at man mente at det også bedriftsøkonomisk skulle gå. Det var derfor det var lagt opp til en lånefinansiering.

Jeg var også kjent med at på rent bedriftsøkonomisk grunnlag ville et bussalternativ vært et gunstigere alternativ enn toget.

**Odd Holten (KrF):** Så du stilte med andre ord med en gang tvil om den bedriftsøkonomiske holdbarhet?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Det hadde jeg ikke grunnlag for å gjøre. Men jeg presenterte det datagrunnlaget jeg hadde, slik at Stortinget skulle ha det ved sin behandling våren 1998. Konklusjonen var da todelt. Det ene var at man måtte få prøve seg i markedet, gitt at man skulle kunne åpne togdriften i 1998 og se den an etter et første driftsår. Det andre var at på det tidspunktet var kostnadene, bl.a. på grunn av tetting og også sammenkopling av spor mellom den gamle hovedbanen og Gardermobanen ved Lillestrøm, såpass store at man var kommet over det nivået som NSBs revisor kunne godta, slik at jeg måtte legge fram for Stortinget en gjeldsletting. Jeg foreslo da å slette kostnaden på den banestrekningen som Gardermobanen overhodet ikke ville ha inntekter på, nemlig jernbanen fra Gardermoen til Eidsvoll, 1,68 milliarder kr, som da ble vedtatt lettet – skal vi si – som gjeld, mens jeg fastholdt at Gardermobanen på sin kostnadsside måtte bære kostnadene ved sammenkoplingen, altså den som da ble veldig mye dyrere, mellom 400 og 500 mill. kr, på det såkalte grensesnittet ved Lillestrøm, og at den også måtte bære kostnadene med tettningen av det som skjedde i Romeriksporten. Jeg forutsatte at man da etter en tids drift ville vite hva situasjonen ville bli for banen, så jeg la åpent fram at det var en åpen situasjon.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Du sa i ditt svar på spørsmålet fra saksordføreren at det viktigste for deg var å berge naturen i Østmarka, og du opprettet Mydske-utvalget. Det er jo reist kritikk mot sammensetningen der, og mitt spørsmål er: Hvorfor var ikke miljøinteresser og miljøfaglige personer eller Ekspertutvalget for ettertetting med i Mydske-utvalget?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg oppfatter at Mydske-utvalget har fått en bred aksept, men det var nok slik at Østmarkas Venner f.eks. aldri var helt fornøyd med det jeg gjorde, og det var det ikke mulig å tilfredsstille heller, for da skulle jeg ha fortsatt å tette på nordre Puttjern fortsatt, og det valgte jeg ikke å gjøre, etter en samlet vurdering høsten 1998.

Jeg mente selv at Mydske-utvalget var sammensatt med kompetanse som kunne vurdere økonomiske, planmessige og alle andre forhold. Det utvalget ble først nedsett i mai – tror jeg det var – i 1998, fordi jeg med vilje valgte at utvalget skulle komme på et tidspunkt da man hadde kontroll på arbeidet i selve Romeriksporten. Jeg var livredd for at det skulle ende i en situasjon hvor man for tidlig skulle jakte på syndebukker, slik at man ikke fikk gjort jobben. Jeg regnet med at den høringen som her finner sted, ville finne sted i tidens fylde. Det hadde jeg ingen som helst angst for – sagt på den måten at det visste jeg ville skje, men samtidig visste jeg at det var jobben min å sørge for at arbeidene ble gjort. En må huske, jeg vil gjerne si dette, at anleggsarbeiderne inne i den porten gjorde en jobb samtidig med at Riksrevisjonen, Økokrim og alle andre sprang rundt beina på dem. Det gjorde de, og det står det respekt av, på samme måte som det står respekt av borgere i Oslo som var dypt engstelige. Jeg vil gjerne si til komiteen at min angst for dette startet lenge før jeg ble samferdselsminister, for jeg stilte det første spørsmålet om dette i Oslo bystyre i måneds-skiftet april/mai, men jeg fikk beskjed om at alt var greit.

**Møtelederen:** Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** To utsagn du kom med i svar til saksordføreren: Det ene er – og du viste til redegjørelsen du hadde holdt i Stortinget – at noen hadde tatt for hardt i bedriftsøkonomisk. Sånn syntes det den gangen for deg. Og så sier du at du anskaffet deg raskt to kvalitetssikrere, en norsk og en svensk. Er det helt ubegrunnet når jeg da oppfattet at i de to tingene ligger det en viss kritikk av det dine forgjengere som statsråder har gjort i departementet?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Her må jeg sondre. Jeg sa ikke at man tok vel hardt i til Stortinget. Jeg sa at jeg sa det på en pressekonferanse, og det er forskjell på å si ting på en pressekonferanse og til Stortinget. Men til Stortinget sa jeg veldig klart fra om at det lå forskjellige vurderinger til grunn av hvor lønnsom banen kunne være, basert på inntektsanslag. Det ble lagt fram i St. prp.

nr. 39, og Stortinget var kjent med det og hadde det som en del av sin behandling.

Når jeg valgte det andre, så var det nok ikke mine forgjengere som preget det, men det var det faktum at det rant så mye vann som det gjorde, og at det var brukt et giftstoff som tetningsstoff uten at man hadde kontroll med det. Da måtte jeg være helt sikker, når den situasjonen var oppstått og det samtidig åpenbart forelå en massiv mistillitssituasjon mot dem som drev med selve baneutbyggingen, altså Gardermobanen, og måtte gjøre alt det jeg kunne for å ha kvalitetssikrere som kunne gi innspill på alt som forelå fra Gardermobanen og også fra departementets side. Og det var da VBB, altså et selskap utenfor Norge, og Grøner. Det var da et mål å finne noen – for vi er et ganske lite land – som ikke hadde vært borti dette på en eller annen måte, for det er utrolig mange som har vært med på hele prosjekteringen. For meg var det helt logisk å gjøre det. Og det var heller en barndomsdrøm som ble tatt i bruk, for jeg har alltid drømt om å bruke motekspertise, og jeg kunne leve ut min legning som statsråd da. Så det var sånn dette skjedde.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** I et svar sa du også at du var kjent med at bussalternativet var vel samfunnsøkonomisk –

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Nei, bedriftsøkonomisk –

**Carl I. Hagen (Frp):** – bedriftsøkonomisk langt rimeligere enn Gardermobanen. Hvor var det du ble gjort kjent med det?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Det ble jeg gjort kjent med da vi hadde korrespondanse med Riksrevisjonen, fordi da hadde vi som hovedspørsmål: Hva var nå den bedriftsøkonomiske vurdering? Da måtte jeg gå inn i dokumentasjonen tilbake i 1992, og da oppdaget jeg at på rent bedriftsøkonomisk grunnlag ville buss være bedre enn tog. Toget ble valgt av samfunnsøkonomiske grunner. Men: Man mente at toget også bedriftsøkonomisk ville være lønnsomt. Og på bakgrunn av de vurderingene valgte man den lånefinansieringen som lå til grunn for det. Så det var i sammenheng med at jeg måtte svare Riksrevisjonen. Jeg er jo departementet, jeg er jo ansvarlig for svaret, og jeg skulle da – uten å være etterpåklok og etterpårettferdig på noen måte – svare så langt jeg mente at man hadde gjort rede for disse spørsmålene overfor Stortinget i 1992. Jeg husker at den eneste kommentar jeg gav til Riksrevisjonen, og som jeg står inne for, den har jeg uthevet her – og det er da det jeg kaller for etterpåklokskap, en eksakt vitenskap; jeg praktiserte den på dette punkt: Som påpekt i Samferdselsdepartementets brev av så og så, kan det

«sett i etterkant være grunn til å stille spørsmål ved om usikkerheten i Gardermoprojektet på enkelte punkter

kunne vært sterkere understreket i selve proposisjonen.»

Men det var det jeg sa da, fordi jeg så det jeg så da. Ellers prøvde jeg å forholde meg til den informasjonen man hadde gitt, og jeg fant jo ut at det forelå en uhorvelig mengde av dokumenter. Jeg konstaterte også samtidig som stortingsrepresentant at det var stilt voldsomt mange spørsmål om flyplassen, og nesten ingen om toget. Men det hindrer selvfølgelig ikke det ansvaret en statsråd har, og det hindret ikke mitt ansvar for å gå inn i dette og skaffe meg kunnskapen, for det var jeg som måtte signere svarbrevet til Riksrevisjonen og stå inne for det.

**Møtelederen:** Da går vi videre med hovedspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var faktisk ikke bare Østmarkas Venner som beklaget dette, det var også Oslo-markas Fiskeadministrasjon og Oslo og Omland Friluftsråd.

Jeg skal gå inn på tettearbeidet etter at lekkasjene var et faktum. Det var sånn at endring i tettestrategi skjedde på tvers av faglige anbefalinger, altså at en gikk bort fra systematisk etterinjeksjon. Det var også stor uenighet mellom prosjektledelsen i Gardermobanen og ekspertgruppen, det er bekreftet gjennom flere referat før de ble unntatt offentlighet. I mars begynte man etterarbeid – legging av skinner, pukk og montering av plater i vegger og tak, parallelt med tettingsarbeidet, stikk i strid med ekspertenes anbefalinger. Samferdselsdepartementet ble informert om denne uenigheten. Offisielt sa departementet at tettingen gikk foran åpningsdatoen. Synes Dørum det er rart at folk sådde tvil om dette, når man så at man endret tettestrategi mot ekspertenes råd, og at folk fikk en følelse av at det faktisk var åpningsdatoen som var viktigst, og ikke miljøet?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg må reservere meg sterkt mot det som ligger i dette spørsmålet – meget sterkt. Det som lå til grunn, var at miljøet skulle bringes tilbake, men det var noen som mente at å bringe tilbake betydde bokstavelig bringe tilbake. Det vet jeg ikke om noen er i stand til, når det først er påført skade på natur. Det var slik at til min kunnskap forelå det ingen faglig uenighet mellom Gardermobanen og departementets kvalitetssikrere før vi kom til en situasjon i april-mai, da var det en åpen faglig debatt om hvordan man skulle gå videre for å få best mulig resultat. Da konkluderte fagfolkene med at man kunne velge den ene eller den andre måten, det var ikke sikkert at man kom i mål, men man var enige om at det kunne man prøve.

Så må man huske at her er det en konstruksjon hvor Gardermobanen er et eget aksjeselskap. Dette aksjeselskapet eies av et annet aksjeselskap, nemlig NSB BA, og bak dette er statsråden generalforsamling. Jeg vil gjerne si at en av de tankene jeg gjorde meg i etterkant, var at hvis den konstruksjonen hadde vært et prosjekt under departementet – og det har jeg faktisk sagt i forhold til

Mydske-utvalget, som spurte meg om det – på samme måte som flyplassutviklingen har vært det, kunne man kommet mye tettere inn på selve situasjonen. Så prøvde man å tette, og det var slik at Gardermobanen anbefalte at man kunne åpne i juli. Det mente ikke NSB BAs styre, og man fortsatte å tette til det tidspunktet da Regjeringen ved en kgl. resolusjon i desember opprettholdt tettekrevene for Lutvann, men fravek dem for Puttjern. Hvis vi ser på resultatene etterpå, har man under Lutvann, så vidt jeg vet, kommet ned i en innlekkasje ved slutten av november i fjor på 325 l, den var på 394 l rett etter målingen da man satte strek. På Puttjern var målet 100 l, og Regjeringen økte til 220 l ved også å tillate å bruke mottrykkpumpe. Dette ble av mange beskrevet som en økologisk katastrofe i Østmarka. Den teoretiske risiko for at et område på 1 km<sup>2</sup> av 250 km<sup>2</sup> skulle bli ødelagt, ble beskrevet som økologisk krise. Oslo bystyre mente nærmest at man hadde forsømt omtrent hele miljøet. Det var en beskrivelse jeg ikke kunne godta.

Jeg vil si at jeg hadde mer forventet å bli stilt spørsmål om hvordan jeg kunne bruke penger så lenge som jeg gjorde, for å være helt sikker på å komme i mål, for det synes jeg faktisk er et berettiget spørsmål å stille. Jeg velger å svare på det også: Det gjorde jeg fordi det forelå en behandling fra Norges vassdrags- og energiverk, som ved konsesjonsbehandling satte krav. Du sitter ikke som politiker og fraviker det, men du kan ha lov til å bruke skjønnet, og jeg brukte skjønnet på Puttjern. Hvis noen spør meg om jeg synes det var galt, så synes jeg ikke det. Men det var folk som kritiserte meg for det. Jeg ble hudflettet for det i Haugerud kirke. Det var noen som mente at der hadde jeg ofret omtrent alt. Jeg vil si i ettertid at det synes jeg ikke. Etterpå har NSB Gardermobanen til og med fått bråk for at det er for mye vann i Lutvann, men det var jo fordi man tettet dammen, som ikke hadde vært tettet på mange år. Man fikk en gjennomgang av det hele som gjorde det veldig nødvendig.

Oslo bystyre syntes slett ikke at vi var kommet i mål. Akershus fylkesting ville gjerne at vi skulle få det fortest mulig i mål. Og reiste vi rundt omkring i Norge, lurte de på hva i all verden man holdt på med i disse pyttene i Østmarka. I den situasjonen ble alle avveininger lagt åpent fram for Stortinget. Så langt jeg kan konstatere ved saksbehandling i Stortinget gjennom samferdselskomiteens og Stortingets behandling hadde jeg full støtte for den strategien som ble valgt. Men det er helt klart, jeg mener at den strategien var en strategi som betydde at man brukte penger for å rette dette opp. Og det kostet penger. Jeg tror det endte opp på 1,3 milliarder kr til slutt. Det er et ganske betydelig beløp hvis man tenker på samferdselsbevilgninger.

Så jeg er ikke kjent med og oppfatter ikke problemstillingen slik som beskrevet. Men det var en faglig konflikt i april-mai. Hvis jeg skulle gått inn i den faglige konflikten, måtte jeg opptrådt som fagperson. Hvordan skulle jeg gjort dette da? Da måtte jeg holdt generalforsamling i NSB BA, og så måtte jeg gjennom generalforsamlingen instruert styret i NSB BA om hvordan styret i NSB BA, som generalforsamling for NSB Gardermo-

banen, skulle ha instruert driftsorganisasjonen om hvordan de skulle ha opptrådt. For å si det veldig kort: Jeg synes det verken prinsipielt eller praktisk var noen som helst måte å gå fram på. Men det er en av grunnene til at jeg til Mydske-utvalget sa at jeg lurte på selve konstruksjonsformen for et så stort prosjekt, for det blir en lang linje, og det er spørsmål om du alltid skal ha den. Jeg valgte å ta med dette, fordi det er jo kjernespørsmålet. Jeg vet at enkelte som kritiserte meg, mente at jeg nærmest skulle gått fram som en Kim Il Sung, vasset meg vei gjennom dette systemet, og til slutt satt meg på skuldrene til en ingeniør og instruert ham om hvordan han skulle opptre. Jeg hadde ikke slik teknisk kompetanse. Jeg var nødt til å stole på de kvalitetssikrerne jeg hadde, VBB og Grøner.

Jeg må si i ettertid at når pengene først er brukt, og jeg forsvarer at de ble brukt, må jeg konstatere at kritikken nå er at det er for mye vann i Lutvann. Men det skyldes ikke denne tettingen, det skyldes at dammen ble tettet på en slik måte at den ble brakt i stand. Så det har blitt underlige ting ut av disse diskusjonene. Politikk er et sammensatt liv, og det tåler jeg veldig godt, men jeg må forholde meg til de fagfolkene jeg hadde. Jeg har litt engasjement i dette, fordi jeg følte liksom at når jeg reiste utenfor Oslo-området, ble jeg tatt hardt for at jeg ofret meg for Østmarka, og så var det noen små grupper i Oslo som syntes at jeg ikke brydde meg om Østmarka. Som statsråd skal du ta hensyn til helheten, du skal ta hensyn til landet. Jeg har en grunnleggende respekt: Jeg tar hensyn til hva Stortinget sa til meg om dette, framlagt for Stortinget: Kjør dette løpet. Men det var også slik at når grensesnittet ble tatt i Regjeringen, godtok Stortinget til slutt at dette ble gjort da saken ble framlagt i 1999, for da fikk man en vurdering både av hovedflyplassen og Østmarka.

**Inger Lise Husøy (A):** Du gir ikke svar på spørsmålet!

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg beklager, jeg synes at –

**Inger Lise Husøy (A):** Tiden går.

**Møtelederen:** Et øyeblikk! Du skal få litt ekstra tid, for jeg regner med at med det lange svaret har vi kanskje unngått en del andre spørsmål.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg aksepterer det, komiteleder! Jeg ble litt engasjert her.

**Inger Lise Husøy (A):** Det er jo påstander – påstand mot påstand – om at det er store utgifter og dobbeltarbeid som kunne vært spart hvis en ikke hadde avsluttet tettepunktet da man gjorde det.

Så synes jeg at det er veldig oppsiktsvekkende at det på en måte harseleres sånn, det er naturinteressene som har kjempet for å bevare miljøet i Østmarka. Det var faktisk ikke sånn at møtet i Haugerud kirke var et ekstre-

mistmøte. Jeg har lyst til å forsette litegrann på dette, for samtidig som du da harselerer med miljøverninteressene i hovedstaden, så sier du at det var det viktigste for deg, og at det ikke var hensynet til åpningstidspunktet. Samtidig forsøkte man jo å få NVE til å endre konsesjonskravene. Derfor vil jeg spørre om du her mener at NVE aldri på noe som helst tidspunkt ble utsatt for politisk press til å lempe på konsesjonskravene. Og det var jo også faktisk slik – du kan vel bekrefte det – at dere ville avslutte tettingen før NVEs lekkasjekrav var oppfylt.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** For det første er jeg nødt til å korrigere det at jeg harselerer. Jeg er selv valgt stortingsrepresentant for Oslo, og jeg harselerer ikke over dem som har stemt på meg, men jeg må få lov til å trekke en grense når jeg synes at noen er urimelige, og det var derfor jeg kommenterte det. På det møtet jeg var til stede i Haugerud kirke –

**Inger Lise Husøy (A):** Det var jeg også.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Fint! Jeg liker som politiker å konfrontere dem som vil kritisere meg. I det møtet sa jeg at noen kom sikkert til å mislike det jeg gjorde, og noen kom til å like det, men jeg hadde ansvaret for å foreta en helhetsvurdering. Og det var en meget respektfull tone i det møtet, selv om det var en skarp meningsutveksling til tider. For det var det ikke noen tvil om at det var. Folk var oppriktige, for mange var fortvilte når jeg lå på bordet det skjæringspunktet som er nevnt.

Når det gjelder NVE, var det deres jobb å foreta en faglig vurdering. De foretok den faglige vurderingen etter at NSB Gardermobanen søkte om å endre konsesjonskravene på Lutvann på en innlekkasje av 400–500 liter. Så avslø de det. De åpnet nok for å kunne gjøre en justering på Puttjern. Og da Regjeringen foretok sin samlede behandling av dette ut fra det som da forelå, valgte Regjeringen å fravike konsesjonskravet som var satt på Puttjern, fra 100 til 220 liter, basert på at det ble foretatt avbøtende tiltak. Det ble ikke endret på Lutvann, og det viste seg jo da at tettearbeidene gav resultater på Lutvann. Det var tidligere oppnådd tettemål på Puttjernbeken, mens Lutvann vest av faglige grunner, i debatt mellom NVE og Gardermobanen, var tatt ut. Og det er jo ikke slik at man instruerer – poenget er at faglige organer gjør jobben sin, og det må man avfinne seg med.

Men så kommer man til det skjæringspunktet som også Mydske-utvalget har tatt opp: Når er skjæringspunktet mellom det å ha nådd de miljømessige mål og kostnadene ved det? Det skjæringspunktet følte jeg var tilfellet ved Nordre Puttjern, og jeg følte at det kunne la seg løse. Men det skjæringspunktet ble ikke nådd før i desember, og det var ikke snakk om å avslutte noen arbeider før det var nådd. Og det var også slik at NSB BAs hovedstyre sommeren 1998 vedtok at man ikke skulle slutte, selv om NSB Gardermobanens styre mente at man skulle slutte. Jeg gav uttrykk for, i en redegjørelse til Stortinget mot slutten av juni, at jeg var enig i den vurderingen som var gjort av styret i NSB BA, som også er ge-

neralforsamling for Gardermobanen. Det løpet gikk så langt som det kunne gå, og jeg konstaterer at jeg hadde full ryggdekning i Stortinget på alle deler av det løpet.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, leder, til sist vil jeg da bare konstatere at statsråd Dørum har framført glimrende argumenter mot statlige AS på viktige områder i samfunnet.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Nei, komiteleder, det har jeg ikke gjort. Men jeg har gitt en kommentar om hvordan utbyggingsprosjekter skal organiseres. Og en må huske at jeg hadde to utbyggingsprosjekter samtidig. Jeg hadde et flyplassprosjekt, og jeg hadde et baneprosjekt. Jeg har altså en forutsetning i den tid jeg var statsråd, for å vurdere prosjektorganiseringen, men jeg har ikke kommentert statlige AS. Det synes jeg er en annen debatt som skal tas opp i helt andre sammenhenger enn her.

**Møtelederen:** Kristin Halvorsen – til oppfølging.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hvis vi prøver å konsentrere miljøspørsmålene etter Inger Lise Husøys hovedrunde, så var vi vel flere i Haugerud kirke på det angjeldende tidspunkt. Det som gjorde veldig mange engasjert, var dels miljøspørsmålene, særlig grunnvannstanden og Lutvann som er store og meget vesentlige miljøspørsmål, men også setningsskader, som mange hadde opplevd på egne eiendommer, og som heller ikke skal kimses av. De fleste andre utbyggingsprosjekt som vi kjenner – da snakker vi om vei, for det er veldig sjelden det skjer med jernbane – ligger i mye mer grisgrendte strøk enn så sentralt. Det som dreier seg om grunnvannstanden og Lutvann, som jo er et drikkevannsreservoar i Oslo, er meget vesentlige hensyn å ta.

Når det gjelder miljøekspertisen på dette området, så har vi akkurat hørt statsråd Rønbeck, som jo fikk nye opplysninger om miljøbiten av dette helt til hun gikk ut av regjeringskontorene.

Har du følt deg trygg på, underveis i vurderingene av hva som skal gjøres og hva som skulle være departementets holdning, at man til enhver tid hadde den miljøkompetansen som var nødvendig for å være operativ?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Ja, fra jeg hadde ansvaret fra 17. oktober 1997 av, følte jeg det – gjennom den kompetansen som var knyttet til VBB og Grøner hadde jeg den kompetansen. Og den kompetansen var jo veldig bred. Vi har nå snakket – teknisk – om hvordan man skulle tette, men man skulle også systematisk observere situasjonen i Østmarka. Det ble lagt opp til et meget omfattende program, også Jordforsk var inne i bildet, slik at det på mange måter var en bred bruk av miljøekspertise i den organisasjonen som skulle gi synspunkter tilbake til oss. Jeg følte at kompetansen var solid. Men jeg føler at det som er kjernepunktet, ikke er om du har mye ekspertise, men hvordan du bruker synspunktene fra ekspertisen, og hvordan du sorterer det. Og jeg hadde som oppdrag å sortere

det slik at man skulle komme i mål miljømessig slik som den forrige spørsmålsrunden gikk på.

Du har helt rett i at det i kirken med rette var engasjement omkring Hellerud, og det var da utenfor det konsekjonsbelagte området. Derfor la jeg veldig vekt på at man skulle få en driftsorganisasjon som kunne sikre folk, og også at de kunne få en garanti fra morselskapet NSB BA på sine hus. Det ble framlagt for Stortinget våren 1999 og ble godtatt av Stortinget.

Og jeg vil tørt si følgende, siden jeg har vært bystyremedlem i Oslo: Den dagen Oslo Vann- og avløpsverk gir tilsvarende garantier ved skade påført hus ved setninger ved vann- og kloakktunneler i Oslo som det staten her måtte gjøre fordi den hadde opptrådt på en gal måte, så kommer det til å bli en tryggere hverdag for osloborgere.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålsrunden – Carl Ivar Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Statsråd Dørum har klart sagt at han var meget opptatt av miljøspørsmål når det gjelder Gardermobanen. Jeg går ut fra at det samme gjelder for Gardermoen lufthavn, altså Oslo Lufthavn Gardermoen, som det nå heter formelt. Var det der i din statsråd tid i Samferdselsdepartementet noe snakk om å gjøre vesentlige endringer i bl.a. utslippstillatelser for kjemikalier som brukes til avising av fly, for å sikre regulariteten? Var det oppe når det var problemer den første vinteren lufthavnen var der?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg må tenke meg noe om. Jeg husker at jeg rett etter oppstarten i slutten av oktober bad om å få evaluert driftserfaringene, og hadde vel et møte med dem som drev flyplassen, i midten av november. Jeg bad senere om å få en egen evaluering av alle driftsforhold i februar, og det inngikk også i en sak til Stortinget våren 1999. Det som jeg da gjorde, var basert på de vilkår som lå til grunn for drift av flyplassen, slik at de temaene som lå til grunn, var: Hvordan kunne man unngå at grunnvannet ble påført skade, hvordan kunne man – jeg holdt på å si – få til den avisingen som var mulig, hvordan kunne man rydde opp dette uten å bryte dette prinsippet som Stortinget hadde trukket opp i 1992. Og det temaet som dukket opp når det gjaldt avising den gangen, var knyttet til avising ved selve de stedene hvor flyene stod ved «gate» og på avisingsplattformene. Jeg har senere sett at det har vært tema omkring taksebanen. Jeg kan ikke komme på at det var et tema den tiden da jeg var gjennom dette i november/desember/januar/februar 1998-99. Så det vi gjorde, var basert på at forutsetningene skulle holdes, og dette gikk jo så langt at jeg mener at SFT også mente at man måtte betale bot, altså man ble anmeldt fordi man ikke hadde holdt dette, man måtte rydde opp. Så mitt arbeid med det lå på det grunnlag og på den forutsetning at dette skulle respekteres.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, man fikk bot.

I et brev til departementet datert 12. januar 2000, altså for en uke siden, fra Luftfartsverket, undertegnet av adm. direktør Ove Liavaag, vises det bl.a. til:

« Beslutningen om å ikke legge til rette for kjemikaliebruk på taksebaner og flyoppstillingsområder synes å ha vært fattet uten tilstrekkelig vurdering av driftskonsekvenser.»

Denne beslutningen det her henvises til, er det en beslutning i departementet i din statsrådsperiode?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg ble ikke presentert, så langt jeg kan huske det nå, for noen situasjon – la meg være veldig presis – hvor jeg skulle opptre på en sånn måte at vi kunne risikere å bryte Stortingets forutsetninger for å beskytte grunnvannet på Gardermoen. Og det er jo det jeg oppfatter at debatten om kjemikalier på taksebaner fort kan bli, at en kan få en konflikt mellom det og det man i sin tid sa om grunnvannet. Men om det er en beslutning fra før min tid eller en beslutning etterpå, kan jeg da ikke kommentere. Det var ikke et tema. For å si det til Hagen, som stiller spørsmålene, har jeg bl.a. – skal vi se her, i et brev av 12. februar 1999 «OSLO LUFTHAVN – AVISING OG GRUNNVANNSSIKRING» – bedt om en «evaluering av idriftsettingen av Oslo Lufthavn» og til Luftfartsverkets redegjørelse «om bruk av avisingsvæsker og om tiltak for å sikre grunnvannet ved lufthavnen». Videre: «Det konstateres at det foreligger manglende prosedyrer og kontrollrutiner for bruk av avisingsvæsker ved lufthavnen.» Jeg ber derfor om at man må få «gjennomført de tiltak som måtte være nødvendige for å avbøte eventuelle skader fra den forurensning som har skjedd». Og videre: «Styret bes videre påse at det etableres prosedyrer og rutiner som sikrer at det i fremtiden ikke vil skje utslipp av avisingsvæsker som forårsaker forurensning av grunnvannet på Gardermoen.»

Så temaet taksebanene var der ikke. Nå husker jeg ikke alt som kom opp i den saken som Stortinget fikk etter 15. mars. Jeg tror det er det jeg kan svare på Hagens spørsmål nå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Kan du si hvorledes du tror du ville ha stilt deg hvis du hadde fått en klar påpekning eller en søknad om politisk inngripen for å få endret enten de rikspolitiske retningslinjer eller endret utslippstillatelsen for av hensyn til punktlighet og drift å gi tillatelse til utslipp på taksebaner og på oppstillingsplasser, altså på hele flyplassområdet?

Jeg forstår det hvis du ikke vil svare på spørsmålet.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Nei, jeg vil ...

**Møtelederen:** Kanskje jeg skal informere om at Carl I. Hagen refererer fra et brev som er oversendt fra samferdselsministeren som inneholder en tidligere ordning, fra Oslo flyplass overfor Luftfartsdirektoratet, om hvordan man skal håndtere dette i framtiden.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Etter min tid som statsråd?

**Møtelederen:** Ja, sånn at dette skal vel egentlig en annen statsråd svare på.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Da velger jeg å ikke svare på dette spørsmålet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det har jeg forståelse for, fordi det må da – jeg hadde lyst til å si stakkars – statsråd Fjærvoll også ta stilling til i dagene som kommer, men han vil sikkert få litt hjelp fra sine kolleger i Regjeringen på dette.

Men når det gjelder flyplassen og den tiden i departementet, var det åpenbart at dette med å sikre grunnvannet og ha en miljøflyplass var det som Stortinget var presentert i 1992, og at det var meget viktige formål for også dem som skulle drive flyplassen?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg følte at det var mitt mandat, og jeg følte at hvis jeg skulle opptrådt annerledes, måtte jeg bedt Stortinget om et annet mandat. Jeg hadde ingen kunnskap som gjorde det aktuelt for meg å endre på det mandatet som lå til grunn for mitt arbeid som statsråd.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det kom ikke frem noen rapporter eller la oss si påpekninger på ditt bord som statsråd i denne tiden om at det måtte forventes betydelige investeringer og endringer på Gardermoen for å kunne følge opp de løfter som ble gitt Stortinget i 1992?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jo, jeg ble gjort kjent med at for å oppfylle det som jeg refererte i sted, måtte man jo gjøre investeringer for å sikre avisingsplattformene, eventuelt også for å sikre betryggende avisingsforhold hvis det skulle være aktuelt ved «gate», og at man også måtte være sikker på at de systemene som var der, skulle fungere, for å bringe det under kontroll. Det mener jeg at jeg ble gjort kjent med. Men det oppfatter jeg var rett og slett nødvendig for å forholde seg til de premisene som i sin tid lå til grunn for at man valgte flyplassen, og fordi man i forhold til stortingsbehandlingen, som jo la veldig stor vekt på grunnvannet, skulle sikre og opprettholde dette hensynet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så hvis det hadde kommet et forslag om i realiteten at vi gjør ikke noen investeringer, vi bare slipper det ned på bakken og lar det greie seg selv, så hadde statsråden ikke sett med noe særlig blide øyne på det?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** La meg si, slik at ingen skal fortolke meg dit hen at jeg nå svarer på et brev som åpenbart har ankommet senere, at den situasjonen forelå ikke overfor meg, og jeg tror ikke noen ville ha kommet på den tanken å stille meg det spørsmålet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er statsråden enig i at en slik tanke egentlig er – la oss si det er et alvorlig spørsmål, en sak hvor man etter grundig vurdering kanskje ville ha re-

agert på at Oslo Lufthavn AS sender over et ønske om dette til Luftfartsverket uten at det er undertegnet – utelukkende fra en saksbehandler, ikke behandlet av adm. direktør, ikke behandlet av styret i selskapet, men at det er en saksbehandler som tror at det er en kurant sak å få lov til å gjøre dette?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg oppfatter at Hagen nå på en dyktig måte prøver å få meg til å svare på det spørsmålet jeg ikke ville svare på i sted – og jeg opprettholder min posisjon til det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk for det.

**Møtelederen:** Nå nærmer vi oss slutten på Hagens tid når det gjelder hovedspørsmål. Er det noen som har oppfølgingsspørsmål? Det er det ikke. Da er det Kristin Halvorsen – til hovedspørsmål.

**Kristin Halvorsen (SV):** Dette er Riksrevisjonens rapport. Prosedyrene der er at Riksrevisjonen sender et brev til departementet, og departementet svarer. Vi har to omfattende svar fra Samferdselsdepartementet, sendt i din tid som minister, på Riksrevisjonens for så vidt ganske drepende innvendinger med hensyn til en del av usikkerhetsmomentene som ikke var presentert for Stortinget. Men det må vel være rimelig å si at de svarene – hvis man skal gi en generell vurdering av de svarene Samferdselsdepartementet har gitt med din underskrift – biter ganske godt fra seg.

Man har tidligere i dag vært innom at det største utbyggingsprosjektet i Fastlands-Norge noensinne er presentert for Stortinget i denne stortingsproposisjonen – det er tykkelsen på den jeg er opptatt av – som vel ikke kan sies å være noen veldig omfattende proposisjon, og hvor mange spørsmål som har vært uklare, ikke er presentert på en slik måte.

Når du har gått igjennom alt det materialet som du måtte for å svare på Riksrevisjonens spørsmål til departementet, synes du det er noe som er oppsiktsvekkende eller lite fyldig ved den dokumentasjonen som Stortinget har fått i denne sammenheng?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg står inne for de svarene som er gitt, og som komiteen er kjent med.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det var godt – for deg.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Ja, selvfølgelig gjør jeg det. Når du er statsråd er du jo statsråd – du er ikke statsråd når det passer deg. Du er jo statsråd, og la meg tillate meg å ta en assosiasjon: Jeg har som stortingsrepresentant behandlet forsvarsbudsjett som er blitt presentert i tynnere dokument enn det dokumentet du har der, med større summer og med mindre dokumentasjon. Nå skal jeg ikke si at det har noe med dette å gjøre, for du har plikt til å svare skikkelig og godt. Jeg måtte sette meg inn i det som Stortinget var blitt gjort kjent med, og jeg oppdaget jo at det var et mylder av underliggende rapporter

osv. Og jeg vet jo at slike rapporter konstitusjonelt ikke er det samme som det man sier til Stortinget i stortingsdokumenter.

Det var derfor jeg fant det på sin plass å si det jeg sa, som kanskje noen kan synes er forsiktig, men som lyder slik: «Sett i etterkant kan det være grunn til å stille spørsmål ved om usikkerheten i Gardermoprojektet på enkelte punkter kunne ha vært sterkere understreket ...» Og da er det usikkerheten med hensyn til det bedriftsøkonomiske vi til vanlig snakker om, for det er ikke noen tvil om at det framkom fra Samferdselsdepartementet i 1992 at man valgte dette av samfunnsøkonomiske grunner.

Og så kommer da spørsmål nr. 2: Var det så at man visste mer om usikkerheten bedriftsøkonomisk? Denne høringen handler jo om det. Og jeg sier i ettertid at når det gjelder det materialet man hadde i departementet, kan man stille spørsmål om det skulle ha kommet tydeligere fram i selve proposisjonen, for å si det på den måten. Det har jeg valgt å skrive, og det står jeg ved.

**Kristin Halvorsen (SV):** Synes du det er faglig forsvarelig å antyde en kollektivandel for Gardermoen flyplass opp mot 60 pst. og hvor det forutsettes at toget har 53 pst. eller noe sånt, når det aldri på noen flyplass noe sted i verden har vært oppnådd?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Ja, jeg tror Zürich ligger i nærheten, men det skal ikke avvise det. Poenget er at det ligger i dag i sum nesten på 60 pst. Hvis man ser på flytoget, NSB-tilbudet og bussene, så er det nesten 60 pst. Og uavhengig av det som det er deres plikt å gjøre, nemlig hva man visste eller ikke visste om det bedriftsøkonomiske, tør jeg påstå at man har fått en transportmessig suksess. Man har fått en kollektivbetjening på det sentrale Østlandet som jeg mener man kan være bekjent av. Og når man ser den bilveksten man faktisk har hatt på veiene i Oslo-området, kan man jo tenke seg hvordan dette hadde vært hvis man ikke hadde hatt dette tilbudet. Så jeg mener at det å ha vilje til å satse på transporttilbudet har vært riktig, og jeg har for min del aldri vært i tvil om at begrunnelsen for banen er samfunnsøkonomisk, fordi det bedriftsøkonomiske ville åpenbart vært bedre med ren bussdrift. Akkurat som man i Oslo by i 1953, da man valgte å bygge T-bane, bedriftsøkonomisk ville ha kommet bedre ut av det med bilveier. Men i ettertid er det ingen i Oslo bystyre som beklager at man valgte T-banen – for å si det slik.

Men jeg tror jeg må understreke og benytte sjansen til å si at man valgte en transportløsning som miljømessig og transportmessig har blitt en suksess. Og så kommer kjernes spørsmålet: Hvordan var da vurderingen knyttet til det økonomiske? På det spørsmålet vil jeg svare at andre klarte det jo, og har vært i nærheten av det. Det er klart at vi kan få det til i Norge hvis vi vil, men vi får det vel neppe aldri billig til i dette landet vårt. Og det var derfor jeg valgte, da jeg måtte presentere dette for Stortinget i februar 1998, å si at det kan se ut som om noen har tatt vel hardt i bedriftsøkonomisk. Men det sa jeg ikke til Stortinget – jeg sa det på en pressekonferanse. Det jeg sa

til Stortinget, står i St.prp. nr. 39 for 1997-98, med de ulike analysene, for det forelå da analyser fra andre enn NSB Gardermobanen med hensyn til selve den bedriftsøkonomiske lønnsomheten.

**Møtelederen:** Men når du sier det, så sier du det. Du er ikke statsråd bare når det passer seg?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Mitt poeng er at ansvaret for det jeg sier i stortingssalen og i stortingsdokumenter, er usedvanlig vesentlig, men jeg mener ikke at jeg skal uttrykke meg svakere eller annerledes eller dårligere enn andre steder. Jeg ønsker bare å være ryddig her. Jeg skrev det ikke i proposisjonen, men på et spørsmål på en pressekonferanse svarte jeg slik – for jeg ønsker ikke å gi meg ut for å ha skrevet noe jeg ikke skrev.

**Kristin Halvorsen (SV):** Henger jeg med nå? Nei, det er fint at du ikke skriver noe du ikke skrev, for å si det sann.

Men jeg synes å ane en litt sann cowboykultur i Samferdselsdepartementet. Jeg ser at det er et nydelig tog som går fra Oslo Sentralstasjon til Gardermoen. Det er utrolig å bevege seg pr. tog på 19 minutter over den strekningen, men det er ikke det denne saken dreier seg om. Dette var i utgangspunktet en bane som Stortinget fikk seg forelagt skulle koste 4,8 milliarder kr – pluss/minus 20 pst. – og det var Stortingets beslutningsgrunnlag. Det kan godt hende at Stortinget hadde vedtatt å lage den banen uansett, men de satte altså en forutsetning om at det skulle være en bedriftsøkonomisk lønnsom bane, og at kostnadsnivået var omtrent der. Og det er bare når det gjelder samferdselsprosjekter, vi har eksempler – nei, nå tar jeg munnen for full, men særlig når det gjelder samferdselsprosjekter, har man eksempler på at man får seg presentert prosjekter til en mye lavere kostnad da beslutningen tas, og så baller det på seg. På veldig mange andre samfunnsområder hadde den typen overskridelser som vi her snakker om, vært helt ute av frågan. Det er derfor jeg blir litt provosert over resultatet. At vi har en fin bane som ligger der, og at det heldigvis ikke lekker fra Lutvann lenger, rettferdiggjør altså ikke at man tar sånne sjanser som dette overfor Stortinget.

Og da kan jeg kanskje avslutte med et spørsmål: Er det ikke ganske merkelig, sett i ettertid, at når du beskriver alle de hyllemeterne som egentlig lå der av beslutninger, og det vi nå i ettertid får av innvendinger gjennom værrapporter som Stortinget ikke er gjort kjent med, gjennom usikkerhet når det gjelder kollektivanslag, som Stortinget ikke er gjort kjent med, at det er et så tynt utvalg som skal ligge til grunn for en så stor beslutning? Og du har sett hyllemeterne, jeg har ikke.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg har ikke sett alle hyllemeterne, men jeg har vært nødt til å forholde meg til nok for å svare Riksrevisjonen.

Jeg vil bestemt ta avstand fra at det er noen cowboykultur i Samferdselsdepartementet, jeg kjenner det i hvert fall ikke i min statsrådsperiode. Og for å si det litt spøke-

fullt, Kristin Halvorsen, jeg har en Sir Humphrey-radar, og jeg misliker hvis noen prøver å drive cowboykultur. Jeg opplevde ikke det. Derimot vet jeg, for jeg satt på Stortinget på slutten av 1970-tallet, at i samferdselsprosjekter «skjøtta man ikke peng». Derimot har man senere også blitt klokere. Og det er rett, som jeg hørte statsråd Rønbeck si, at i budsjettproposisjonen for 1997-98 ble det lagt fram ganske stramme krav til hvordan kostnadene skulle vurderes ved samferdselsprosjekter fordi man hadde hatt ganske bitre lærdommer, og de kravene var meget stramme. Men det er et faktum at de kravene ikke var beskrevet med den samme stramhetsgrad – så langt jeg kan se – før budsjettproposisjonen for 1997-98. Så kan man da stille spørsmål om hvordan det er blitt slik. Jeg vil ikke kommentere noe annet enn det jeg gjør, fordi du prøver på en litt annen måte enn Carl I. Hagen å stille meg spørsmål utenfor min statsrådsperiode, og jeg skal forholde meg til min statsrådsperiode, jeg skal ikke prøve å gå inn i dette som alminnelig samfunnsdebattant eller norsk borger.

**Møtelederen:** Det er oppfølgingsspørsmål fra Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Siden flere av komiteens medlemmer kom med bekjennelser, var altså ikke jeg i Hauge-rud kirke. Derimot har jeg vært til stede hele dagen i dag. Og det med cowboykultur i Samferdselsdepartementet skal ikke jeg begi meg ut på å bedømme, men jeg lyttet i dag til det som i så fall måtte være rancheieren, nemlig statsråden, som sier at så ikke er tilfellet. Men så sier statsråden i en flom av alle ordene, hvis jeg har fått tak i det essensielle, at det kunne ha vært gjort et bedre arbeid fra 1992 og utover når det gjelder grunnlagsmaterialet, økonomi og det ene med det andre. Da oppfatter jeg at statsråden ikke bare bekrefter, men faktisk går lenger enn det Mydske-utvalget sier, og jeg skal sitere tre linjer:

«Evalueringsgruppen kan ikke utelukke at det ble foretatt en strategisk budsjettering som tar sikte på å kommunisere til de bevilgende myndigheter et kostnadsanslag og en usikkerhet lavere enn hva en burde forvente.»

Det oppfatter jeg at statsråden faktisk bekrefter.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Jeg har ikke kommentert Mydske-utvalget, fordi jeg ikke har sett Mydske-utvalgets høringsuttalelser. Jeg vet at Stortinget får det som en egen sak. Det jeg har sagt, og som jeg står ved, er det jeg har svart Riksrevisjonen. Det er basert på det fakta-grunnlag som forelå for lenge siden. Så har jeg sagt at på noen enkelte punkter kunne det vært sagt mer i selve proposisjonen. Det står jeg ved. Men jeg har ikke kommentert andre forhold enn dette, heller ikke andre forhold som er kommet opp. Og jeg satte ned Mydske-utvalget fordi jeg ville at man skulle få bred læring av absolutt alt. Jeg har ikke kommentert om det har foregått noen strategisk budsjettering, jeg har ikke selv drevet med noen strategisk budsjettering, og jeg vil ikke kommentere andre forhold enn dem jeg har hatt ansvar for som statsråd.

**Møtelederen:** Det blir oppfølgingsspørsmål fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Bare på akkurat det: Du sier at du ikke har sett noe tegn til strategisk budsjettering. Har du sett noe bevis for at det ikke har skjedd?

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Ja, det er et spørsmål som går ut på om jeg tror at embetsverket gjør jobben sin på en vederheftig måte når de er under politisk ledelse. Det opplever jeg at de gjør. Jeg har opplevd at det embetsverket som jeg har hatt til rådighet, har opptrådt på en ryddig og profesjonell måte. Og jeg drev dem ganske hardt, ja, jeg gjorde det, fordi en kan ikke gi redegjørelser om Romeriksporten, du kan ikke stå inne for det som var det, uten å være et petimeter. Jeg tror det var veldig mange som fikk følelsen av at statsråden ikke respekterte arbeidsmiljøloven da jeg ønsket svar på faglige rapporter. Og jeg følte at de stilte opp på døgnets umuligste tider. Etter min mening gir det uttrykk for en profesjonell korpsånd langt bortenfor cowboykulturen, hvis jeg skal få lov å si det på den måten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og du drev dem som noen kveg! (Munterhet i salen)

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Nei, jeg drev dem ikke som kveg. Men hvis jeg får lov å tillate meg, siden jeg har en viss trønderisk oppvekst: Jeg drev dem omtrent like hardt som Nils Arne Eggen driver Rosenborg, og Rosenborg er ikke noe dårlig lag.

**Møtelederen:** Er det flere hovedspørsmål? – Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, Dørum, du sa til å begynne med at det ikke var så enkelt i din tid som samferdselsminister, du hadde bl.a. Økokrim og Riksrevisjonen springende rundt bena på arbeiderne da de holdt på. Jeg synes det sier litt om alvoret i saken når både Økokrim og ikke minst Riksrevisjonen, som gir grunnlaget for de fleste sakene vi behandler, var inne, at her var det alvor på ferde.

Men jeg har et spørsmål i tilknytning til den oppfølgingen – du sitter jo ennå i denne regjeringen til Kjell Magne Bondevik – og det er spørsmålet om disse som har fått disse tetningsskadene i kjølvannet av det som har skjedd opp igjennom, og du er jo en ærlig mann og du står for ditt ord: Hvordan ser Regjeringen på dem som har kommet uheldig ut her, enten det gjelder hus og heim eller det gjelder de skadene de har blitt påført selv? Vil denne regjeringen, som du er en del av – selv om du ikke er samferdselsminister, er du tross alt justisminister og har et ord med i laget i regjeringskonferanser og andre steder – følge opp dette, og vil dere ta alle dem på alvor? Vi har faktisk fått henvendelser til Fremskrittspartiet fra

folk som føler at de har blitt tilsidesatt i kjølvannet og ikke fått sine rettigheter.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Hvis det siste er rett, så hører jeg at du sier det nå, og det kommer jeg til å ta med meg. Det som skjedde for dem som opplevde tetningsskaden – og det er jo helt rett det som Kristin Halvorsen sa om det – det var veldig alvorlig, fordi det var utenfor konsesjonsområdene. De hadde for det første krav på å bli fulgt opp tett, og de fikk et vannfiltrasjonssystem som skulle driftes på ubestemt tid, som skulle sikres en permanent driftsorganisasjon. De skulle også sikres kompensasjon for skade, sammensatt etter prosedyrer som de selv var med på å utvikle, med en garantierklæring fra morselskapet NSB BA, og som Stortinget ble kjent med våren 1999. Det som da ble framlagt av den sittende regjering, står selvfølgelig den sittende regjering for. Og som statsråd i denne regjeringen hører jeg at du reiser en problemstilling for meg, og det føler jeg som en plikt å undersøke.

Når det gjelder det første, vil jeg si følgende: Jeg mente ikke å kritisere Økokrim, jeg mente å hylle anleggsarbeiderne. Og jeg har hyllet to grupper i denne sammenhengen; jeg har hyllet anleggsarbeidere som gjør jobben sin under tøffe vilkår, og jeg har hyllet folk i Østmarka og der omkring som hadde mot til å utfordre folk på et tidspunkt da det ikke var så lett å utfordre noen. For det var jo slik – og jeg har behov for å si det, slik at det ikke skal henge igjen, jeg har behov for å si det – at når bekjente av meg som bor rundt Lutvann, kom og fortalte at det skjedde noe med det vannet mot slutten av april 1997, og jeg som bystyremedlem i Oslo spurte om det, så hadde jeg en gnagende uro som ikke forlot meg på noe som helst tidspunkt. Derfor var det ingen tilfeldighet at jeg satt og forhandlet på Voksenåserklæringen og var med på å si at dette er en oppgave vi er nødt til å ta på alvor. Og jeg opplevde da at når først dette hadde skjedd, støttet Stortinget fullt ut opp om det, og jeg opplevde at man i det øyeblikket da man skulle reparere noe, ikke lette etter syndebukker, men bestemte seg for på det rette tidspunkt å treffe læring, slik som denne høringen er, og slik som Mydske-utvalget er uttrykk for. Det følte jeg var en enorm styrke når først situasjonen forelå, og jeg har behov for å gi uttrykk for det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Med den hyllesten til anleggsarbeiderne og med den forsikring om at statsråden skal følge dette opp videre grundig og nøye, så sier jeg iallfall takk for meg.

**Møtelederen:** Ja, vi skal si takk for oss alle sammen. Først og fremst skal vi si takk til statsråd Odd Einar Dørum.

Så avslutter vi denne delen av høringene rundt Gardermobanen og Gardermoen flyplass. Vi vil fortsette med høringene på fredag. Takk for i dag.

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen  
fredag den 21. januar 2000 kl. 10.**

Møteleder: J ø r g e n K o s m o ( A )  
(kontroll- og konstitusjonskomiteens leder)

**S a k :**

Om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet – Dokument nr. 3:10 (1997-1998)

*Høring med samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll, tidligere prosjektdirektør for Gardermoprojektet Steinar Killi, tidligere leder av verifiseringsgruppen Ivar Sørli og tidligere leder av referansegruppen Jon Lereim.*

**Møtelederen:** Møtet er satt.

Jeg gjør for ordens skyld oppmerksom på innledningsvis at når man skal bruke disse mikrofonene, må man trykke på knappen der det står on/off, og så skal det lyse rødt. Den som blir utspurt kan bare la knappen stå inne, mens vi andre får prøve å huske å slå den av.

Vi har invitert til høring i dag om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet. Under dette går også spørsmålet om beslutningsgrunnlaget Stortinget fikk for å vedta hovedflyplassutbyggingen, var tilstrekkelig.

Gjennomføringen av denne åpne høringen vil foregå på den måten at hver enkelt av komiteens medlemmer har anledning til å stille spørsmål til dem som er invitert til høringen. Vi har en begrenset taletid på 10 minutter pr. representant. Det vil selvsagt bli gitt anledning til et oppfølgingsspørsmål fra hver av representantene, basert på det svaret som gis eller det spørsmålet som stilles.

Jeg gjør for øvrig dem som blir utspurt, oppmerksom på at det er spørrerens 10 minutter, slik at svarene ikke bør være så lange at det går på bekostning av disse 10 minuttene. Hvis spørreeren mener seg fornøyd med svaret, bør man søke å runde av. Men skal vi greie å komme gjennom dette og få en fornuftig spørsmål- og svarrunde, vil jeg innstendig oppfordre både spørreeren og svareren til å være så korte som mulig.

Jeg vil få lov til å ønske velkommen samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll med bisittere Steinar Killi, Ivar Sørli og Jon Lereim, som er invitert til den første runden i dag. Jeg håper at vi gjennom denne runden skal være i stand til å skaffe til veie opplysninger som gjør at komiteen kan ha et bedre grunnlag for å fatte sine endelige beslutninger.

Jeg gir ordet først til saksordføreren for innledning og utspørring.

**Odd Holten (KrF):** Ja takk, leder.

Statsråd Fjærvoll, var det med blandede følelser du klippet over snoren – eller rettere sagt avfyrt startskuddet ved Gardermobanens åpning?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Saksordfører, hvis det er lov å smile litt, skal jeg innrømme en vesentlig

ting, at den bevegelsen jeg gjorde etter at skuddet gikk av, kanskje ikke var det helt naturlige for en tidligere forsvarsminister, men smellet var så høyt at det var reaksjonen. Jeg skjønner det er det saksordføreren spør om.

Men det er klart at med det store prosjektet Gardermobanen og Gardermoprojektet som helhet er det i ettertid viktig å se tilbake på forberedelser, gjennomføring og sluttresultat, slik som Riksrevisjonen har gjort. Jeg mener jo, for å si det allerede nå, at vi har fått et fremtidsrettet anlegg på Gardermoen, vi har fått en fremtidsrettet løsning på Gardermobanen, så det er ikke tvil om at man har sett framover da man satset.

**Odd Holten (KrF):** Men kan jeg også forstå det slik at det har vært en vanskelig sak å arve, ikke minst med tanke på de bakgrunnsdokumenter som har ligget til grunn både for vedtak og ikke minst for de følger som vi nå ser når det gjelder økonomi og f.eks. regulariteten på Gardermoen?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Ja, leder og saksordfører, det er ikke å stikke under en stol at det ligger og har ligget utfordringer i saken, og at det fremdeles er en del utfordringer igjen som krever en løsning.

**Odd Holten (KrF):** Statsråden er jo godt kjent med at vi nå har fått et brev datert 14. januar om driftssituasjonen på Gardermoen flyplass, der det fremgår at ledelsen for Oslo Lufthavn er svært bekymret for driftssituasjonen hva gjelder isdannelse og mangelfull friksjon. Her kan vi faktisk allerede nå se at Luftfartsverket antyder at de gjerne vil ha et møte for å prøve å se om det er mulig å få til endrede betingelser når det gjelder utslippstillatelsen.

Betyr det Luftfartsverket nå forsøker seg på, nemlig å få en justering, at det kan være at de bestemmelser som Stortinget i sin tid har lagt for grunnvannssikringen, er på gli?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg fant det riktig å sende brevet og notatene som vedlegg til kontroll- og konstitusjonskomiteen straks vi ble kjent med det i departementet, også fordi det var en naturlig oppfølging av brevet fra min side til kontroll- og konstitusjonskomiteen av 17. oktober. I dette brevet er det tatt opp en del problemstillinger som først ble avdekket nå rundt årsskiftet. Brevets og notatets innhold er nå under behandling i departementet. Det betyr videre at Luftfartsverket og Oslo Lufthavn er i møter og dialog med departementet nå for å komme videre. Vi må se på balansen mellom miljøutfordringer, sikkerhet og driftssituasjonen på Gardermoen. La meg ...

**Odd Holten (KrF):** Kan vi da spørre helt konkret: Vil det kunne være en risiko for at miljøet settes opp på bekostning av en regularitetsøkning?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg mener at vi til det siste må unngå at det skjer, og forholde oss til det

som Stortinget satte som vilkår. Og hvis jeg skal prioritere i rekkefølge, som vi sikkert kommer tilbake til senere i dag, så vil sikkerhet være nummer én, miljø nummer to og driftssituasjonen nummer tre, og så mener vi at vi skal greie å få en balanse mellom miljøsituasjonen og driftsutfordringene.

**Odd Holten (KrF):** Takk for det svaret.

Jeg håper, statsråd, at det er forståelse for at vi også vil ha noen spørsmål til dem du har med deg, og vil da be om at jeg får muligheten til å stille spørsmål nå i første runde til Killi.

Da til Killi: Har du hatt noen favoritt blant de aktuelle alternativer, og når fikk du eventuelt denne favoritten din?

**Steinar Killi:** Ja, det har vært spekulert mye på hva som har vært min favoritt, og jeg vil si litt generelt om den saken.

**Odd Holten (KrF):** Jeg ønsker konkret.

**Steinar Killi:** Hva, konkret?

**Odd Holten (KrF):** Jeg ønsker helt konkret ...

**Steinar Killi:** Jeg har ikke hatt noen favoritt.

**Odd Holten (KrF):** Medfører det at det er uriktig når det hevdes at du har reist landet rundt på slutten av 1980-årene og i begynnelsen av 1990-årene og forkynt at det er Gardermoen som er alternativet?

**Steinar Killi:** I den forstand at jeg har forkynt at det er min favoritt, er det helt feil.

**Odd Holten (KrF):** Ja – når ble det bestemt, og hvem bestemte at dere skulle utrede om Gardermoen kunne bli bedriftsøkonomisk lønnsom? Hvem utredet det? Var det ulike deler som ble utredet av forskjellige instanser? Og hvem summerte til slutt de faktiske forhold? Var det du som hadde denne sluttfasen, du er jo økonom?

**Steinar Killi:** Ja. Mener spørteren nå om de samfunnsøkonomiske ...

**Odd Holten (KrF):** Jeg snakket om de bedriftsøkonomiske ...

**Steinar Killi:** Av flyplassen?

**Odd Holten (KrF):** Av flyplassen – og ikke minst av Gardermobanen.

**Steinar Killi:** Når det gjelder flyplassen, var det den prosjektgruppa i Luftfartsverket som da også hadde innleid konsulenter fra Handelshøyskolen i Bergen, som gjorde de bedriftsøkonomiske analysene av flyplassen.

Når det gjaldt Gardermobanen, bad vi – det er riktig det, departementet bad NSB om å gjøre bedriftsøkonomiske analyser av den.

**Odd Holten (KrF):** På hvilket tidspunkt kom det inn, og var det ...

**Steinar Killi:** Det var i forbindelse med arbeidet med St.prp. nr. 90. Akkurat tidspunktet for det kan jeg ikke si noe om.

**Odd Holten (KrF):** Kom det inn på et tidspunkt hvor det var mest aktuelt for å prøve å få et flertall ved hjelp av Høyre, for det er jo ikke tvil om at Høyre ville ha dette kravet inn? Var det et grunnlag?

**Steinar Killi:** Nei, det var ikke et grunnlag. Altså: Det forelå trafikk tall som indikerte at dette også kunne gå i hop bedriftsøkonomisk. Derfor bad vi om at NSB gjorde de beregningene.

**Odd Holten (KrF):** Opseth var jo inne i dette spørsmålet da han som tidligere statsråd var til høring her forleden dag, og han virket tydelig overrasket over at Gardermobanen nå sliter med meget høye driftskostnader. Og det burde han da kanskje ikke være, for han var jo med på å legge grunnlaget. Hva er din kommentar til denne forundringen hos Opseth?

**Steinar Killi:** Jeg deler den forundringen at driftskostnadene nå er tregangen av det som ble sagt til oss den gangen.

**Odd Holten (KrF):** Men er det ikke da naturlig at driftskostnadene også må fange opp investeringskostnadene, at det blir et totalregnskap som må legges til grunn?

**Steinar Killi:** Nei, driftskostnader og investeringskostnader er to forskjellige ting.

**Odd Holten (KrF):** Jeg er enig i at det er to forskjellige ting, men de danner jo en totalitet.

**Steinar Killi:** Ja, totalkostnadene – det er klart at økte driftskostnader medfører høyere totalkostnader, det er helt riktig.

**Odd Holten (KrF):** Hvorfor var ikke da f.eks. alle kostnader i forbindelse med investeringene tatt med, slik at du fikk et totalbilde?

**Steinar Killi:** Vi mener at alle kostnader er tatt med sett ut fra bedriften. Så der har vi en noe forskjellig faglig vurdering enn det Riksrevisjonen har. Vi har rett og slett en faglig uenighet med Riksrevisjonen. Vi mener at kostnader som dekkes av andre, f.eks. ved direkte bevilgninger fra Stortinget, ikke er en bedriftsøkonomisk kostnad

for selskapet. Og der er det faglig uenighet. Mye mer er det ikke å si om det.

**Odd Holten (KrF):** Hvorfor la Samferdselsdepartementet til grunn at så mange ville ta toget, når utredningene egentlig var så motstridende på det punktet?

**Steinar Killi:** Jeg vet ikke hvor spørderen har det fra at det var veldig forskjellige meninger om det. Altså: De analysene som ble gjort, var helt klare på at det kunne bli en høy kollektivandel. Det var mange som stilte seg undrende til det. Derfor hadde vi også kvalitetssikring på det. Jeg var også forundret over at vi kunne få så høy kollektivandel. Så vi hadde kvalitetssikring på det. Og resultatet i dag viser jo at det er nær en innertier det som var prognostisert den gangen. Vi har nå registrert markedsandeler, mellom 50 og 60 pst. kollektivandel ...

**Odd Holten (KrF):** Det er 38 pst.

**Steinar Killi:** Nei, det er ikke riktig. Mellom 54 og 62 pst. er registrerte kollektivandeler ved to forskjellige markedsundersøkelser. Og det er en innertier. Noe helt annet er at fordelingen mellom transportmidlene er blitt en helt annen enn det vi forutså. Altså: Vi hadde ikke forutsatt at det skulle være buss som nå tar over nesten ...

**Odd Holten (KrF):** Men hvorfor la ikke dere inn i beregningene at det også skulle være buss? Var det fordi det skulle være en klar markering av at toget skulle ha eneretten?

**Steinar Killi:** Nei, nei. Det var rett og slett for at vi skulle finne ut hvilket hovedsystem vi skulle ha. Vi bygger ikke en jernbane til så høy pris hvis ikke det skulle være et hovedsystem. Så det vi valgte, var et hovedsystem. Vi hadde valget mellom hvorvidt buss eller jernbane skulle være et hovedsystem i tilbringertjenesten. Det var det som var poenget, hoved...

**Odd Holten (KrF):** Men det er jo klart at det er markedet som må bestemme, trafikantene som må bestemme hvilken tilbringertjeneste de vil bruke.

**Steinar Killi:** Helt klart, helt klart.

**Odd Holten (KrF):** Og på den tid vi hadde Fornebu, var det en tilbringertjeneste med buss. Det var jo naturlig at også den ble tatt med i beregningene.

**Steinar Killi:** Ja – det var ikke så helt unaturlig at den ble tatt med i beregningene, men i ettertid kan jeg også si at når det gjelder modellberegningene, burde det vært – og det hadde vi også forutsatt at NSB skulle gjøre – en markedsanalyse av beregningene. Det ble ikke gjort, og det kan man si i ettertid var uheldig.

**Odd Holten (KrF):** Statsråd, jeg har også spørsmål til Sørлие, og det går på det samme. Hvorfor ble konkur-

ransen mellom buss og tog ikke vurdert på en dypere måte?

**Ivar Sørлие:** Da må jeg først si at selve transportanalysen, det meget omfattende arbeidet der, ble foretatt av et konsulentfirma, Bruer/Trafikon. Min gruppes oppgave var å verifisere en del av den modellen. Vi valgte det ikke, men vi påpekte i vår rapport at det var en svakhet at man analyserte bare et rent togalternativ på den ene side og et rent bussalternativ på den annen side.

**Odd Holten (KrF):** Hadde dere den oppfatningen at det faktisk lå inne en holdning om at det var toget som skulle ha preferanse fremfor noe annet i tilbringertjenesten til Gardermoen?

**Ivar Sørлие:** Inntrykk er litt vanskelig å uttale seg om. Men at man valgte å se på et rent togalternativ og et rent bussalternativ, var vel for at man skulle ta stilling til å satse på jernbane eller buss som hovedsystem.

**Odd Holten (KrF):** Følte du i ditt arbeid at det var en politisk styrt holdning at det var toget som skulle ha preferanse?

**Ivar Sørлие:** I dette arbeidet gjorde ikke vi oss den type betraktninger. Vi oppfattet vår jobb her å være faglig og relativt teknisk. Men vi hadde jo fulgt med i debatten om de rikspolitiske retningslinjer som var vedtatt av Stortinget, om 50 pst. kollektivandel, som var en veldig viktig forutsetning, og de politiske signaler om at jernbanen som en del av Gardermoen flyplass var en viktig forutsetning.

**Odd Holten (KrF):** Det arbeidet som din gruppe da arbeidet med, følte du eller mener du at det fikk en betydning for utredningen og proposisjonen som ble lagt fram for Stortinget, eller ble det neglisjert?

**Ivar Sørлие:** Nå ble jo proposisjonen lagt fram på våren 1992. Vår første rapport kom faktisk i etterkant av det, vår andre rapport kom 21. september 1992, altså helt i forkant av stortingsbehandlingen, slik at det var vel bare foreløpige, uformelle betraktninger som vi hadde under arbeidet – vi var vel litt på etterskudd – som kunne komme til uttrykk i proposisjonen.

**Odd Holten (KrF):** Så arbeidet ble egentlig ikke så tungt tatt hensyn til?

**Ivar Sørлие:** Det var vel nesten ikke praktisk mulig, fordi proposisjonen forelå faktisk før vi hadde avlagt vår rapport. Så hele dette transportanalysearbeidet ved hovedkonsulenten, som gjorde dette, var jo heller ikke ferdig på dette tidspunktet, på våren 1992. Og vi påpekte jo da en del ting som burde gjøres. En del ting ble gjort i løpet av sommeren og fram mot høsten, og noen ting av det vi påpekte, ble ikke gjort.

**Odd Holten (KrF):** Da forstår jeg at tiden min er ute, så jeg får komme tilbake senere.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål. Først er det Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare til det siste her: Det var Stortinget som vedtok at jernbanen skulle være hovedtransporten – og det er vel ikke uvanlig heller at man unngår at buss og bane kjører parallelt rundt omkring i landet.

Mitt spørsmål går mer på av hvem og hvorfor det ble bestemt at en skulle tenke bedriftsøkonomi på Gardermobanen. Hvem bestemte det? Og hvorfor?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Det er vel naturlig at Steinar Killi svarer på det.

**Steinar Killi:** Som jeg sa i stad, var det resultatene av disse transportanalysene. De viste resultater som gjorde at det var interessant å se på den bedriftsøkonomiske delen av dette for å se om dette kunne finansieres på en annen måte og vi også ut fra det kunne etablere et aksjeselskap, og i den forstand bli uavhengig av konjunkturbestemte bevilgninger over statsbudsjettet. Det var liksom bakgrunnen for det. Og det var jo veldig optimistiske innspill vi fikk fra NSB, fordi dette var et veldig enkelt driftsopplegg. Man kjører mellom to tunge punkter, og man kan pendle tog veldig og har stor utnyttelse pr. skift. Så det var mange ting som tilsa at dette kunne være et godt konsept. Og vi vet jo ennå ikke i dag hvor godt det er, eller hvor dårlig det er, for å presisere det.

**Møtelederen:** Neste oppfølging er fra Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, statsråd, jeg har et spørsmål som kanskje går til Killi først og fremst, om dette med å ha et alternativ å sammenligne med. ØKAN påpekte jo i 1991-1992 disse tingene, men slo det aldri folk i departementet at det var nødvendig med et sammenligningsgrunnlag?

**Steinar Killi:** Det slo oss tungt i departementet. Jeg er fullstendig klar over det teoretiske utgangspunktet her, at man skal ha et alternativ å sammenligne med. Man er nødt til å ha det når man gjør en samfunnsøkonomisk analyse. Men poenget var at Stortinget da i forkant hadde nedvotert delt løsning. Så dette avklarte jeg politisk på en vanlig måte, at vi måtte gjøre det på den måten.

**Svein Ludvigsen (H):** Da minner jeg om at samferdselskomiteen i november 1991 i forbindelse med budsjettet bad om at Hobøl ble trukket inn. Og det tok da to måneder før departementet iverksatte dette, i januar. Da hadde man tydeligvis ikke noe særlig hastverk. Hvorfor tok det så lang tid?

**Steinar Killi:** Det spørreren antyder, er ikke riktig – det er ikke riktig. Dette fikk vi varsel om at ville komme

i komiteinnstillingen til budsjettet den høsten. Og før komiteinnstillingen ble ferdig skrevet og fremlagt, tok vi kontakt med tiltakshaverne for å sette i gang et arbeid akkurat for å følge opp det som antakelig kom i innstillingen. Så det ...

**Svein Ludvigsen (H):** Til oss har du oppgitt at 10. januar gikk ordren om at man skulle iverksette det.

**Steinar Killi:** Vi hadde – jeg har referatet fra det – første møtet før innstillingen ble fremlagt, slik at vi handlet meget raskt. Dette kan jeg dokumentere.

**Møtelederen:** Jeg går ut fra at Svein Ludvigsen kan komme tilbake til dette i hovedspørsmålet. Jeg må bare minne hver enkelt representant om å respektere at det er ett oppfølgingsspørsmål.

Den neste til oppfølgingsspørsmål er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Den bedriftsøkonomiske situasjonen for Gardermobanen AS, altså toget, er selvsagt avhengig av antall reisende. Killi svarte hele tiden om kollektivandelen. Jeg går ut fra at han er enig i at kollektivandelen er helt uinteressant i den sammenhengen; det er togandelen som i tilfelle er interessant. Og han sa at NSB gjorde ikke markedsanalyser, og det var uheldig. Hvorfor sørget ikke departementet for at NSB gjorde de markedsanalyser som Killi sier var nødvendig for å anslå togandelen av de reisende?

**Steinar Killi:** Hvorfor vi ikke gjorde det, kan jeg ikke gi Hagen et godt svar på. Der gjorde verken vi eller NSB jobben vår, det er jeg helt enig i.

**Møtelederen:** Jeg har et oppfølgingsspørsmål. Det gjelder dette som ble sagt om at når man så at dette kunne være bedriftsøkonomisk lønnsomt, besluttet man å etablere et eget aksjeselskap. Hvis man ikke hadde trodd dette ville vært lønnsomt, ville man ha valgt en annen selskapsform for utbyggingen av Gardermobanen?

**Steinar Killi:** Det er et hypotetisk spørsmål...

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Nå kan en være inne på et politisk vurderingsområde. Jeg synes det er naturlig at embetsverket svarer på spørsmålet når det er stilt, men her kan det altså ligge vurderinger også utover det rent embetsmessige. Men Killi får anledning til å svare.

**Steinar Killi:** Det er et hypotetisk spørsmål, og jeg må bare da anta hva jeg tror ville vært resultatet – det er ja.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål – Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Mitt oppfølgingsspørsmål går også på kollektivtransporten. Var det særlig realistisk å anta at flyselskapene ville godta at de ikke ville få konsekasjon på å transportere sine passasjerer til flyplassen?

**Steinar Killi:** Nei, der tror jeg svaret er at vi manglet en markedsanalyse som også kunne ta for seg hvilken konkurransesituasjon man kunne tenkes å komme opp i, så dette var rene modellberegninger. Og der ligger svakheten.

Og for å si det rett ut: Jeg tror det er riktig slik vi har det nå, at vi har full konkurranse om trafikken til og fra Gardermoen.

**Møtelederen:** Kristin Halvorsen – til oppfølging.

**Kristin Halvorsen (SV):** Bare for å klargjøre litt når det gjelder datoene for disse verifiseringsrapportene, fordi den ene og største kom 20. mars 1992 og proposisjonen ble lagt fram i mai 1992. Jeg kunne gjerne tenkt meg både Sørliens og Lereims kommentarer til det som Riksrevisjonen skriver på side 3 i sin gjennomgang:

«Referansegruppens rapport lå som uttrykt vedlegg» – og den kom da tydeligvis akkurat før selve proposisjonen ble lagt fram. Men konklusjonene fra referansegruppen som inneholdt betydelig usikkerhet rundt anslagene, ble ikke tatt inn i proposisjonen. Og når det gjelder verifiseringsgruppens rapport, som jo går inn på noen av bakgrunnene for beregningene og for så vidt – hva skal man si – nyansering av prosentenes presise anslag, ble ingenting fra den tatt inn i selve proposisjonen.

Jeg skulle gjerne hatt kommentarer bare på akkurat de presise punktene.

**Ivar Sørлие:** Det er riktig som Kristin Halvorsen sa, at vår første rapport kom før proposisjonen ble fremlagt. I den første rapporten hadde ikke vi kvantifisert noen tall, men vi påpekte ting som burde gjøres. Vi påpekte at spesielt den modellen som behandlet kombinerte reiser, dvs. en biltur pluss en kollektivtur, var svak, og at det burde gjøres noe med den – at vi tvilte på holdbarheten i den. De i og for seg kritiske betraktningene som vi gjorde da, kom vel ikke annet til uttrykk enn at departementet i proposisjonen reduserte anslaget for 2007 fra 57 pst. til 53 pst. Jeg tror det ble gjort som uttrykk for en viss usikkerhet.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg forstod at spørsmålet kanskje også gikk til Lereim.

**Jon Lereim:** Ja. Referansegruppen stilte også spørsmål ved kollektivandelen, og vi mente at det var urealistisk å tenke at den skulle komme over 50 pst. Det flagget vi relativt tidlig i møter. Riktignok kom ikke det fram i rapport før like før – altså revisjon null – da stortingsproposisjonen ble trykket, men vi flagget iallfall vår tvil rundt det med en kollektivandel på over 50 pst., fordi andre steder i verden lå det, iallfall etter våre undersøkelser, ikke høyere enn 40 pst. iallfall. Et sted mellom 30 pst. og 40 pst. hadde vi forventet ville være et mer realistisk anslag, og det gav vi uttrykk for relativt tidlig på nyåret i 1992.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene. Neste er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Det første spørsmålet går til statsråden. I Dagens Næringsliv den 19. oktober i fjor er det referert at du mener at «Stortinget hadde de opplysninger det trengte for å gjøre et korrekt vedtak om flyplass i 1992». Er du riktig sitert, og står du fast på dette etter alle påstandene som har kommet fram i media i ettertid – altså at opplysningene i tåkerapporten ikke er av en slik karakter at det ville innvirket på stedsvalget?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Nå kan ikke jeg, for jeg har ikke artikkelen foran meg, henviser til den, men jeg går ut fra at den bygger på det brevet som ble sendt til komiteen 17. oktober, og likeens de svarene som er inn tatt fra departementet – uansett hva statsråden heter – i reaksjon og svar på Riksrevisjonens antegnelser.

Det er slik at vi i ettertid alltid vil kunne stille spørsmål ved informasjonsomfanget og utvelgelsen av informasjon gitt på et spesielt tidspunkt. Det er klart at det kan også gjøres i denne sammenheng. Det som det etter mitt syn kan være viktig å finne ut av, er: Var Gardermobanen og Gardermoprojektet presentert for Stortinget på en slik måte at stortingsresultatet kunne ha blitt noe annet? Ut fra den prosess som den gangen pågikk, og som jeg var en del av, kan jeg ikke se at antakelig vedtaket hadde blitt noe annet. Men da skal vi huske på – og nå har jeg behov for å klargjøre for at ingen mistenker meg i ettertid for ikke å ha snakket åpent – at jeg stemte for Hurum i sin tid, og så stemte jeg for delt løsning, slik at jeg har hatt et annet utgangspunkt i denne sammenheng. Men vedtaket om Gardermoen var rimelig klart fra Stortingets side.

Når det gjelder selve værreporten og de tekniske vurderinger knyttet til den, vil jeg ikke kunne gå inn i det, i og med at dette ligger på et mer teknisk plan. Jeg håper vi kan komme tilbake til det når luftfartsdirektøren er til stede senere i dag. Det ville være naturlig at det kommenteres da.

**Inger Lise Husøy (A):** Statsråden har helt rett i at det er det samme som du har sagt i brev, men jeg refererer til presseoppslag basert på det, for jeg regner med at det er mer kjent enn brevene som en har.

Men om rapporten ikke innvirket på stedsvalget, så kan den – og det virker sannsynlig – ha påvirket og innvirket på planleggingen slik at den var for dårlig. Det virker jo som det kom som en overraskelse at det er innlandsvinter på Gardermoen, med manglende regularitet, det at den må stenge osv. Hvilke vurderinger er det som gjøres i departementet i dag?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Dette vil jo være å se tilbake også fra departementets side. Her vil det på værsiden, værmessig tilgjengelighet og vinterforhold etc., være ulike vurderinger ute og gå. I og med at vi mener at det er tatt høyde for at det er vinter i Norge, og at man har nødvendig beredskap til å håndtere det, er min oppfatning at departementet mente at det var godt ivare tatt. Derfor svarte man egentlig på værmessig tilgjengelighet. Man hadde fra Meteorologisk institutt en del ut-

redninger som var kommet Stortinget til kunnskap, men jeg kan ikke i dag si at dette nødvendigvis var fullt ut utfyllende for det Stortinget kunne ønske. Sagt med andre ord: I ettertid kan jeg jo se at Stortinget kanskje hadde spurt om noe mer, og fått noe mer, men jeg kan altså ikke i dag sitte og si at det har vært holdt noe tilbake fra departementets side.

**Inger Lise Husøy (A):** Riksrevisjonen har – i hvert fall etter min mening – en ganske knusende kritikk av deler av planleggingen og gjennomføringen av det prosjektet. Jeg er kjent med at Samferdselsdepartementet i et brev til Riksrevisjonen har svart imøtegående på en del av den. Hva er din kommentar til den harde dommen som Riksrevisjonen gir til prosessen?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Samferdselsdepartementet og en statsråd har stor respekt for Stortingets kontrollorgan, Riksrevisjonen. Jeg kommer ikke til å gå i rette med Riksrevisjonen eller gjøre noe som tilsier at jeg går i diskusjon og debatt med dem. Vi har fra departementets side påpekt en del områder, slik Killi gjorde for et øyeblikk siden, der vi har en annen vurdering, en ulik vurdering. Vi ser at på enkelte områder kunne ting ha vært gjort mer utfyllende og noe annerledes. Vi erkjenner at det er først når vi er på plassen, når tingene er praktisk til stede, at vi får de hele og fulle konsekvenser, og slik er det med Gardermoen også, slik er det med Gardermobanen, og siden det skal være ytterligere høringer på Gardermobanen, skal jeg ikke gå i dybden på det. Men vi vil jo i ettertid kunne måtte svare bl.a. på dette med grunnundersøkelser, fjelltunneler etc. Vi har altså fra departementets side, selv om vi går åtte, ni, ti år tilbake i tiden, gjort det som departementet mente var riktig, tilstrekkelig og nødvendig for å fatte et vedtak i Stortinget på det grunnlaget som vi den gangen hadde.

**Inger Lise Husøy (A):** En annen dom er jo den som på en måte kritikere utenfor det offentlige har stått for, og det har vært veldig mye mistenkeliggjøring og til tider ganske sterke konspirasjonsteorier. Er det grunn til å tro at dokumenter, bevisst, ubevisst eller skjødesløst er underslått i denne prosessen?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg bør vel kunne svare greit og klart: Det er ingen grunn fra min side til å tro noe slikt. Nå har jo ikke jeg vært i departementet mer enn i ca. ti måneder, selv om det har vært begivenhetsrike måneder. Jeg må med andre ord si at svaret på spørsmålet, hvis det skal være kort, er nei.

**Inger Lise Husøy (A):** Det er utmerket. Hvis jeg får et kort svar, kan jeg også stille noen spørsmål til Killi.

Du er jo framstilt som Opseths fremste våpendrager på å undersøke argumenter, dokumenter og rapporter. Hva er din kommentar til det?

**Steinar Killi:** Min kommentar til det er ganske enkelt at hvis man i det hele tatt hadde forsøkt på det, så hadde

man gått i grøfta med en gang, så åpent demokratisk samfunn vi lever i, og det innsyn vi har hatt i dette. Jeg kan bare si at jeg, etter at jeg sluttet som prosjektdirektør, har sagt at alt vi har av materiale, kan offentliggjøres. Det betyr ikke at vi har vært feilfrie. Jeg mener at Mydske-utvalget er et meget godt eksempel på hvordan man skal gå gjennom et stort prosjekt og lære av det. Jeg kan nesten slutte meg til alle de punktene i Mydske-utvalget hvor de påpeker svakheter i det vi har gjort. Og vi har gjort mange svakheter. Men at vi har prøvd å skjule noe, det har overhodet ikke funnet sted. Det vil jeg blankt avvise.

**Inger Lise Husøy (A):** Er tiden ute?

**Møtelederen:** Nei.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil følge opp litt av den kritikken som også Mydske følger opp. Det er veldig hard kritikk på alle områder her, så man kan jo lett få et inntrykk av at det er komplett udugelighet som har styrt disse prosessene.

**Steinar Killi:** Hvis det er et spørsmål ...

**Inger Lise Husøy (A):** Det var ikke ment som et politisk spørsmål.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg tror du bør få lov til å svare på det. Men jeg tror ikke at det var personlig rettet heller, slik at jeg går ut fra at det er mer på det generelle plan.

**Steinar Killi:** Jeg forstod spøreren slik. Jeg leser ikke Mydske-utvalgets rapport på den måten. Jeg har sagt før at når det gjelder prosjektgruppen i departementet, så har jeg blitt spurt om hvilken karakter jeg mener vi har fått. Etter gammel gymnaskarakter mener jeg vi har fått M-. De sier jo vitterlig at «i det store og hele fremstår planlegging og gjennomføring av Gardermoprojektet som et vellykket offentlig utbyggingsprosjekt av infrastruktur». Det er hovedkonklusjonen. At man får en helt annen oppfatning når man leser aviser, er noe helt annet. I avisene står det mye rart. Det vet dere også.

**Inger Lise Husøy (A):** Da er jeg fornøyd med svaret så langt. Og jeg er enig med statsråden, det var ikke personlig ment.

Jeg har lyst til å gå inn på trasévalg når det gjelder Romeriksporten.

**Møtelederen:** Tiden er ute.

**Inger Lise Husøy:** Da får jeg komme tilbake til det.

**Møtelederen:** Første til oppfølging er Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Jeg takker for at statsråden var så klar på det punktet som går på klargjøring i forhold til Riksrevisjonen og den rolle de har, den oppgave de har,

og at det ikke hersker tvil om at de har en sentral rolle i dette, noe som kanskje hadde en litt annen vinkling da tidligere statsråd Opseth var til høring forrige dagen.

Det som jeg kunne tenke meg å gå litt videre på, er i forhold til representanten Husøys berøring av det som har med værtilgjengeligheten å gjøre, og da er det Killi jeg må stille spørsmålet til.

Når jeg sier brevet som ikke ble sendt fra Luftfartsverket, kjenner du sikker til hva jeg mener. Er det riktig når det påstås at Liavaag ikke har sendt dette brevet? Og i tilfelle: Hvem gav Liavaag denne beskjeden om at det ikke skulle sendes?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Det er naturlig at Killi får lov å svare på det, og så får jeg kanskje lov å minne om at vi sannsynligvis kommer tilbake til dette når Liavaag er til stede.

**Odd Holten (KrF):** Men det er nå vi har Killi her.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Ja, Killis befattning med det er det naturlig å ta her.

**Steinar Killi:** Jeg er veldig glad for nå å kunne si litt i åpen høring om det brevet, som det er skapt så mye mystikk omkring.

Det er helt riktig at Liavaag ringte meg og fortalte at det var en del uro i Luftfartsverket omkring at de hadde lært mye av Hurum-planleggingen. – Dette må jeg ta på husken, men jeg husker hovedbudskapet. Måten å «møblere» en flyplass på gjorde at vi kunne få litt vanskeligheter oppe på Gardermoen ved det vestre alternativet, og det var en del uro i Luftfartsverket på grunn av at man nå kunne stå igjen bare med Gardermoen og delt løsning.

**Odd Holten (KrF):** Men var det du i departementet som stoppet ...

**Steinar Killi:** – Hvis jeg får lov å fortsette, for dette har jeg behov for å fortelle.

**Odd Holten (KrF):** Men jeg må også vite om det var du som stoppet det.

**Steinar Killi:** Nei, det var det ikke – jeg kommer til det, Holten. På det tidspunktet hadde forsvarsministeren tatt kontakt med samferdselsministeren og sagt at på grunn av at man nå er nødt til å se på et stort rasjonaliseringsopplegg i Forsvaret, er man også villig til å gå inn og se på bruken av østre rullebane på Gardermoen. Da ble det et helt annet konsept.

Jeg fortalte Liavaag at nå var det på gang ting i det politiske miljø som gjorde at man kunne tenke seg en annen løsning på Gardermoen. Men så sa jeg følgende: Hvis folk hos dere mener at Gardermoen ikke er et hensiktsmessig alternativ, så må jeg få beskjed nå. Liavaag svarte: Det er ikke det det går om.

Dette meddelte jeg i hvert fall departementsråden – jeg vet ikke om jeg meddelte statsråden om den samta-

len. Jeg har forstått at det var departementsråden som da hadde en samtale med Liavaag etterpå. Men det er Liavaag som selv bestemte at han ikke skulle sende det brevet – eller et brev: det er ikke et brev, det er et konsept. Det er et konsept som ikke er blitt et brev. Den samtalen mellom departementsråd Bruzelius og Liavaag får Liavaag selv redegjøre for.

Det er det jeg vet om saken. Jeg har ikke stoppet noe – jeg kunne aldri finne på å stoppe et brev fra en underliggende etat hvis de ønsket det.

Så vil jeg legge til: Daglig foregår det samtaler mellom ledelsen i departementet og underliggende etater. Det skulle bare mangle. Dette er en helt normal informasjonsutveksling og ikke noe mystisk – ikke noe mystisk. Det foregår daglig.

**Møtelederen:** Da går vi videre på oppfølging, Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg beklager, men mitt oppfølgingsspørsmål krever enkelte sitater fra min side. Det går på spørsmålet fra Inger Lise Husøy til Steinar Killi om han har vært Opseths og andres våpendrager for å få til Gardermoen, en problemstilling som er velkjent. Er det helt tilfeldig, vil jeg spørre Killi, når tidligere departementsråd Bjørn Larsen i Forbruker- og familiedepartementet i en tale sa:

«I likhet med mange er jeg sjokkert over de fremgangsmåter som er blitt benyttet, og som åpenbart har til hensikt å trumfe gjennom et på forhånd bestemt valg uavhengig av faglige og økonomiske argumenter.»

Og han omtaler Samferdselsdepartementets «skammelige» behandling av denne saken.

Tidligere stortingsrepresentant Olaf Øen sier til avisen Fremtiden 7. mai 1992:

«Allerede i 1983 konkluderte administrasjonen med ekspedisjonssjef Steinar Killi i spissen at Gardermoen er en bedre løsning enn Hobøl.»

I Dagens Næringsliv 17. februar 1992 står det:

«Samferdselsdepartementets utredningsleder i flyplassaken, Steinar Killi, møtte opp i Arbeiderpartiets eget flyplassutvalg i 1987 og anbefalte stortingsrepresentantene å velge Gardermoen til ny hovedflyplass på Østlandsområdet. Mens embetsverket ofte holder seg taus i kontroversielle saker og gir statsråder sine anbefalinger, valgte daværende ekspedisjonssjef Killi å brette ut sine oppfatninger til partikolleger.»

Og det står i Dagens Næringsliv om en episode hvor tidligere fylkesordfører i Buskerud, Hans Erik Riwen, opplyser at Steinar Killi benyttet en båndopptaker etter Engen-metoden i en samtale hvor Killi ringte fylkesordføreren, og Riwen sier:

«Jeg har aldri vært utsatt for lignende. Det er helt utrolig at en embetsmann bruker slike metoder – særlig etter medienes dekning av Engen-saken.»

Er alle disse og andre uttalelser fullstendig tatt ut av luften og har ikke noen som helst betydning? Er det virkelig slik at Steinar Killi aldri har vist noe spesielt enga-

sjement i Gardermoen-saken i sammenligning med andre saker som har vært i departementet?

**Steinar Killi:** Det er helt riktig, Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk.

**Steinar Killi:** Det skal være kort, går jeg ut fra!

**Møtelederen:** Da var det neste oppfølgingsspørsmål, Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Mitt spørsmål går også på en oppfølging av hvorvidt Killi har vært Opseths våpendrager, som hovedspørsmålet gikk på. Killi sier at ut fra egen vurdering – nå er jeg jo glad for at man ikke selv får sette karakter på sine eksamensoppgaver – står Mydske-utvalgets kritikk, eller beskrivelse, til M. Da må jeg oppfatte det slik at man er enig i to sitater som jeg nå skal komme med i forhold til Mydske-utvalget. Det ene sitatet er:

«Den uklare fremstillingen av investeringskostnaden for Gardermobanen kan invitere til en mistanke om et behov for å undertrykke de reelle kostnadene for Gardermobanen ut fra et politisk ønske om å få realisert investeringer i flyplassrettet tog-trafikk og opprustning av Hovedbanen.»

Og neste sitat: Mydske-utvalget sier at en når det gjelder Gardermobanen, ikke kan

«utelukke at det ble foretatt en strategisk budsjettering som tok sikte på å kommunisere til de bevilgende myndigheter et kostnadsanslag og en usikkerhet lave-re enn hva en burde forventet».

Er ikke dette sviende kritikk? Eller står det til M-?

**Steinar Killi:** Dette får jo da Mydske svare på. Vi har forholdt oss til de kostnadsoverslagene vi har fått fra NSB Gardermobanen. Det vi gjorde da vi begynte å bli i tvil om de holdt mål, var å engasjere et nokså kjent konsulentsfirma på risikoanalyse som heter TerraMar, til å hjelpe oss med å kvalitetssikre det som kom fra Gardermobanen. Men det har aldri vært forsøk på å underbudsjettere, ikke meg bekjent.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Leder, kan jeg få føye til på dette punktet at når det gjelder Mydske-utvalget, er avslutningen nettopp gjort på høringsperioden. Det vil komme en egen sak til Stortinget på dette området senere i vinter/vår. Det betyr med andre ord at vi fra dette bordet i dag ikke er beredt til å gå inn i detaljer i Mydske-utvalgets innstilling, slik at vi ikke snakker forbi hverandre.

**Møtelederen:** Bare så det skal være helt klart for alle sammen: Vi forholder oss til Mydske-utvalget som en del av de underdokumentene vi har til å gjennomføre komiteens granskning og vil da trekke våre konklusjoner basert på det som står der, og det som vi får svar på under høringer og ved kommunikasjon ellers. Om departementet skulle

finne på å ha andre oppfatninger i ettertid, får det bli departementets problem.

Den neste på oppfølgingslisten er Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg har lyst til å spørre Killi om denne værrapporten som kom 10. juli fra Meteorologisk institutt til Luftfartsverket, og som det er litt forskjellige påstander om hvorvidt departementet har kjent til innholdet av eller ikke. Dette var faktisk også noen av de spørsmålene som komiteen stilte til departementet under behandlingen av proposisjonen om utbygging på Gardermoen – der var en også inne på værsøpørsmålene, men det var tatt utgangspunkt mer i det som var diskusjonen rundt Hurum, nemlig tåkeforhold og ikke nødvendigvis isingsforhold, som det har blitt større spørsmål om senere. Var departementet kjent med innholdet i den værrapporten som kom fra Meteorologisk institutt den 10. juli til Luftfartsverket, enten muntlig eller ved at man har fått rapporten?

**Steinar Killi:** Rapporten var ikke departementet og jeg kjent med. Vi fikk et utkast til svar – komiteen spurte, og vi fikk et utkast til svar fra Luftfartsverket, og jeg – eller vi – visste ikke da at i den rapporten stod det også noe om værforholdene rent generelt. Så det vi var konsentrert om, var den værmessige tilgjengelighet, det som går på tåke og sidevind, og som har noe med inn- og utflyging å gjøre, men ikke slike operasjonelle ting som snøbrøyting, ising osv. Det var ikke vi klar over. Det er også da forhold som det går an å dimensjonere for – det er jo snakk om hvor høy brøyteberedskap, hvor mye ressurser man skal sette inn, o.l.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** Ja, hvis det er tillatt å stille spørsmål til Steinar Killi, som på spørsmål fra Inger Lise Husøy for noen minutter siden sa under henvisning til Mydske-utvalget, og ikke minst hovedkonklusjonen, at Gardermoprojektet er et vellykket prosjekt. Men det som det kunne vært interessant å høre Steinar Killis kommentar til, er Riksrevisjonens undersøkelse, som viser at NSBs analyse var av et langt mindre omfang enn Luftfartsverkets. Det kunne vært interessant nå i ettertid å høre Killis kommentar til det, som jo var ansvarlig for hele prosjektet. Er han enig i Riksrevisjonens merknader på dette punktet?

**Steinar Killi:** I likhet med statsråden har jeg også pr. definisjon stor respekt for Riksrevisjonen. Jeg har ikke så mye mer å legge til. Departementet fikk sagt det vi mente om dette i den brevvekslingen vi hadde med Riksrevisjonen, og jeg har i grunnen ikke så mye å tilføye utover det. På noen punkter var vi uenige – faglig uenige. Men vi var også helt enig med Riksrevisjonen i et viktig punkt fra Riksrevisjonens side om at usikkerheten burde vært bedre understreket i proposisjonen, i framlegget til Stortinget, det er vi helt enig i. I ettertid sett er det helt klart at vi burde gjort det.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene. Den neste som får ordet til hovedspørsmål, er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil tilbake til dette konseptet som ikke ble til et formelt brev i Luftfartsverket, konseptet av 15. mars 1990. I boken «Makt på liv og død» er Steinar Killi sitert:

«Jeg stanset ikke brevet. Men jeg vil ikke svare på hvem i departementet som ga luftfartsdirektør Ove Liavaag beskjed om å holde seg i ro.»

Vil Killi opplyse til komiteen hvem det var som bad Liavaag å holde seg i ro?

**Steinar Killi:** Ja, jeg er kjent med at det var departementsråd Bruzelius som hadde en samtale med luftfartsdirektør Liavaag, og som Liavaag da har fortalt offentlig, oppfattet han dette som at nå skulle Luftfartsverket roe seg ned, og han hadde skrevet det i et brev tilbake. Hva som foregikk i den samtalen, har ikke jeg noe kjennskap til utover det. Jeg vet bare at Bruzelius nevnte for meg at hun hadde hatt en samtale med Liavaag.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvor Ove Liavaag fikk beskjed om å holde seg i ro?

**Steinar Killi:** Ja, slik har jeg oppfattet Liavaag at han har fått den beskjeden. Men det må han selv svare på – han kommer jo hit nå etterpå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ville det ikke vært naturlig at også Killi sørget for at statsråden ble gjort oppmerksom på dette?

**Steinar Killi:** Jeg går ut fra at statsråden var oppmerksom på hva – departementsråd og statsråd har nær kontakt med hverandre, så jeg går ut fra at de kjente til den saken. Men det vet ikke jeg.

**Carl I. Hagen (Frp):** Forbauser det da Killi når jeg kan opplyse at tidligere statsråd Lars Gunnar Lie i komiteens høring på mandag benektet enhver kjennskap til en slik samtale?

**Steinar Killi:** Jeg hørte hva Lie sa. Jeg oppfattet ikke Lie på den måten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det kan vi finne fra referatene.

**Steinar Killi:** Ja, det kan vi finne fram til.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så tilbake til det som jeg stilte spørsmål om når det gjaldt aktiviteten til Steinar Killi. I den samme boken står – og det er for meg viktig, så jeg må ta noen sitater – følgende:

«Tidligere statsminister Odvar Nordli sier det slik:  
– Etter Hurum-vedtaket var det ingen tid å miste. Hurum var et arbeidsuhell som ble tatt pent inn igjen.

Olaf Øen er for en gangs skyld enig med Nordli i vurderingen av flyplass-saken:

– Gardermo-tilhengerne tok opp igjen kampen umiddelbart etter Hurum-vedtaket. Utpå høsten var Samferdselskomiteen på befaringsreise. Da vi overnattet på Beitostølen, kom en høyere embetsmann i Samferdselsdepartementet inn til meg ens ærend for å gi meg denne meldinga: «Dere har gjort vedtaket, men dere har ikke fuglen i hånda.» Jeg ble oppfordret til å bringe det videre i det politiske miljø, og det gjorde jeg.»

Er denne embetsmannen Olaf Øen sikter til, Steinar Killi?

**Steinar Killi:** Jeg kjenner ikke saken, det er helt ukjent for meg.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så da til stortingsproposisjonen, som medførte Gardermoen-vedtaket. Hvorfor ble ikke referansegruppens påpekninger av beregningene for investeringene i Hobøl øyeblinkelig formidlet til Stortinget og i proposisjonen da referansegruppen avgav sin rapport 7. mai 1992.

**Steinar Killi:** Referansegruppens rapport er sendt til Stortinget, den.

**Carl I. Hagen (Frp):** Der er alt sammen?

**Steinar Killi:** Ja, referansegruppens sluttrapport er gått til Stortinget.

**Carl I. Hagen (Frp):** Den av 7. mai 1992?

**Steinar Killi:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Når gikk den til Stortinget?

**Steinar Killi:** Sammen med proposisjonen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Den ble sendt fullstendig til Stortinget da?

**Steinar Killi:** Ja, jeg går ut fra det. Nå tar jeg det bare på husken, men det går jeg ut fra som helt sikkert.

**Carl I. Hagen (Frp):** Vel, da får vi sjekke opp det senere. Der går det jo frem at en god del av beregningene for Hobøl når det gjaldt investeringer og slikt, ikke fikk noe særlig godt stempel. Det er jo også sagt at sammenligningen Gardermoen-Hobøl hele tiden var styrt slik at den skulle komme i Gardermoenens favør. Er det en påstand som Killi kjenner igjen?

**Steinar Killi:** Nei. Får jeg lov til å si det, Hagen, at det vi fikk i oppdrag, var å ikke gjøre en fullstendig utredning av Hobøl. Det som var Stortingets stiloppdrag til departementet, var at vi skulle sammenligne kostnader og tekniske forhold mellom Hobøl og Gardermoen. Og det satte vi i gang med, som jeg sa, umiddelbart før komi-

teinnstillingen forelå. Så det er helt klart at det forelå ikke to likeverdige alternative utredninger. Det har du helt rett i. Og det var heller ikke vår oppgave. Men jeg vil bare gjøre Hagen oppmerksom på at hvis han har lest annet enn den boken, hvis han har lest proposisjonen, så er det bak i proposisjonen gjengitt samfunnsøkonomiske beregninger hvor det framgår at Hobøl – sier vi – er samfunnsøkonomisk bedre enn Gardermoen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er korrekt. Og hvis man la referansegruppens vurdering til grunn, så ville det være enda mer samfunnsøkonomisk forsvarlig enn det.

**Steinar Killi:** Referansegruppens rapport er gått til Stortinget.

**Carl I. Hagen (Frp):** Før vedtaket ble fattet?

**Steinar Killi:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk. Været var vi innom i sted i forbindelse med værrapporten som ikke kom, fordi man valgte å ta for seg tåke og sidevind på Gardermoen og ikke ising og slike ting. Ville det ikke vært naturlig at alle værforhold som har operativ innflytelse på en flyplass, ble undersøkt på dette tidspunktet?

**Steinar Killi:** Helt klart. Og jeg gikk ganske klart ut fra at Luftfartsverket, som ansvarlig, ville vurdere værforholdene – snøforholdene og andre forhold – for å dimensjonere den praktiske beredskapen når det gjelder brøyting, strøing – alt dette. Men det er ting man kan gjøre noe med.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er helt riktig. Men da må vel også de kostnadene tas i betraktning, og er det ikke da en oppgave for Samferdselsdepartementet, som legger det frem for Stortinget, å forsikre seg om at man har tatt høyde for eventuelle merkostnader med brøyting og isingsproblemer og annet, når man skal sette opp sine økonomiske betraktninger?

**Steinar Killi:** Jo, men det hadde de gjort også.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvorfor sa departementet da i fjor, da det var store problemer på Gardermoen, at dette var helt uventet, at dette hadde de ikke noen planer for, og dette hadde de ikke tatt høyde for?

**Steinar Killi:** Hvis det vil glede Hagen, så kan jeg si at jeg ble også overrasket over at beredskapen og driften ikke var bedre planlagt enn den var. Det skal jeg innrømme.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, men skulle ikke prosjektgruppen, som har styrt denne planleggingen gjennom åtte år, ha ansvaret for slike ting? Det er jo relativt store beløp.

**Steinar Killi:** Nei, ikke nødvendigvis. At driften ble planlagt, forespurte vi faktisk ikke om. Det gjorde vi ikke.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er Steinar Killi enig i at det er en relativt betydelig mangel?

**Steinar Killi:** I ettertid kan man si det, men jeg har såpass stor tillit til Luftfartsverket at de ville planlegge driften av flyplassen slik at den var tilfredsstillende.

**Carl I. Hagen (Frp):** Foreligger det i dag noen analyse over, la oss si, kostnadene ved brøyting og ising og slikt noe på Fornebu kontra Gardermoen?

**Steinar Killi:** Jeg vil vel komme tilbake til ...

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg vil kanskje tro, representanten Hagen, at vi må følge opp noen av disse spørsmålene når Liavaag er til stede. Det eksisterer en del investeringer som er gjort i den senere tid som vi kan redegjøre for, og vi står foran nye investeringer som vi gjerne ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Greit. Det er bare påstått overfor meg av folk utenfra – det er bare en påstand som jeg ikke kan gå god for – at kostnadene på Fornebu var 8 mill. kr i året, og nå nærmer det seg 100 mill. kr i året på Gardermoen, og det er jo et relativt betydelig beløp som en driftsutgift. Men det skjønner jeg at departementet vil komme tilbake til.

La meg gå inn på Hurum. Har Steinar Killi noen forklaring på hvorfor meteorolog Åsmund Rabbe i realiteten ble tatt ut av flyplassaken? Var det i tilfelle fordi han mente at opplysninger og påstander om værmessige problemer på Hurum ikke var faglig dekket?

**Steinar Killi:** Det har ikke jeg noen kommentar til. Det var en sak som foregikk i Det norske meteorologiske institutt, så det har jeg ingen anelse om.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, men departementet, som hadde ansvaret for planleggingen, må jo reagere når folk plutselig flytter arbeidet fra den mer, skal vi si, flymeteorologiske avdelingen, som har lang erfaring og kunnskaper, over til en klimaavdeling, som ikke har vært borte i fly i det hele tatt tidligere. Det må jo departementet være kjent med?

**Steinar Killi:** Er det noe jeg ikke blandet meg bort i, så var det Meteorologisk institutts arbeid, for det har jeg ingen greie på. Jeg stoler på Meteorologisk institutt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jo, men som overordnet planleggingsinstans og prosjekt – været er jo en vesentlig del av en flyplass, og da må man i hvert fall kunne være aktiv og stille grundige spørsmål. Og vi har tidligere avdekket – hvorfor gjorde ikke departementet, la oss si, langt mer arbeid for å kvalitetssikre påstander om værmessige

problemer på Hurum, når Stortinget hadde vedtatt at flyplassen skulle ligge der? Det var jo veldig kort tid, og nesten ingen kvalitetssikring, vil jeg hevde, selv om Hafnor-utvalget gikk gjennom de korte målingene for Hurum, som gjorde at man skrinla et stortingsvedtak.

**Steinar Killi:** Leder, jeg skal prøve å være kort. Jeg tror det er få ting som har vært kvalitetssikret og verifisert så nøye og så grundig av fagekspertise både i Norge og i utlandet som været på Hurum. Så jeg viser bare til de rapportene, både til Hafnor-rapporten, med den ekspertisen de hadde, og til Surlien-utvalgets rapport, hvor de hadde de fremste ekspertene fra NTH-miljøet som verifiserte dette. Utover det har jeg ikke noen kommentar til det.

**Møtelederen:** 1 minutt igjen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så til de mangelfulle geologiske undersøkelser og interessen for geologien til Gardermobanen, og jeg viser igjen til professor Spjeldnæs og ganske mange opplysninger der. Forsvaret ble ikke kontaktet, ikke Vegvesenet, ikke universiteter – nesten ingenting ble gjort for å sikre seg at det ikke var noe geologisk. Hvorfor ble ikke det gjort, i og med at investeringskostnadene og denne lange tunnelen er helt avhengig av geologien?

**Steinar Killi:** Som Hagen sikkert kjenner til, har dette blitt nøye gjennomgått av Mydske-utvalget, som konkluderer med at forarbeidene til dette er helt normale, slik det er for tunneldrift i Norge. Det gjaldt også Romeriksporten. I ettertid vil jeg personlig si at det man kan lære av dette, er at man antakelig må bruke noe annen ekspertise, altså det jeg vil kalle hydrogeologer istedenfor bare geologer, at man må lære av det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så er det det siste spørsmålet, som jeg skjønner jeg har tid til.

Det er blitt gjort et poeng av NSBs kollektivandelsberegninger, som var på 53-57 pst. og opp mot 60 pst. I verifikasjonsgruppens rapport står det at etter verifikasjonsgruppens oppfatning ligger togalternativene og togenes kollektivandel i størrelsesorden 15 pst. lavere enn det som fremkom i TA-modellen – altså en reduksjon på toget på 25 pst. Hva er årsaken til at departementet helt frem til vel Sissel Rønbecks tid stod på den andelen som man hele tiden har lagt til grunn? Hvorfor justerte man ikke ned, og var – la oss si – konservative? Når man legger frem ting, bør man vel være på den sikre siden? Er Killi enig i at her har man hele tiden metodisk overvurdert og blåst opp togets andel av flypassasjerene for å få bedriftsøkonomisk lønnsomhet?

**Steinar Killi:** Jeg er ikke helt enig i det, men i ettertid ser jeg at man burde vært mer aktpågivende. Det er ikke noe vanskelig å tilstå. Det som du viste til i verifikasjonsrapporten, sier at den usikkerheten nedover mellom 15 og 25 pst., hvis du tar 25 da, og 50 pst. kollektivandel, er den prosentandelen...

**Carl I. Hagen (Frp):** Togandel, jeg snakker ikke om kollektivandel. Jeg snakker om togets andel.

**Steinar Killi:** Ja, togets andel. Det er det jeg snakker om også. Vi har sagt 53.

**Carl I. Hagen (Frp):** 53 var kollektivandelen.

**Steinar Killi:** Ja, ved et togbasert alternativ.

**Carl I. Hagen (Frp):** Vi fikk inntrykk av for noen dager siden at det var basert på at man omtrent ikke skulle tillate buss i det hele tatt og tvinge folk til å ta toget. Jeg har ikke funnet det, det er mulig jeg ikke har lest hver eneste linje nøye nok, men hvis det er slik, ville det ikke vært naturlig at Stortinget var gjort utvetydig oppmerksom på at dette er basert på at det legges restriksjoner på bussdriften?

**Steinar Killi:** Det er riktig. Da har du ikke lest det godt nok, for det står dette i proposisjonen.

**Carl I. Hagen (Frp):** At det skal legges restriksjoner på bussdriften?

**Steinar Killi:** At det er et begrenset busstilbud, står i proposisjonen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja vel, greit.

**Møtelederen:** Da er tiden ute for lengst.

Jeg har foreløpig fire til oppfølging, først Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Dette med å holde seg i ro var et sentralt tema også på forrige høringsdag. Jeg kunne tenke meg at både Killi og statsråden sa litt om hvor dramatisk det er at det mellom to embetsmennesker på en måte blir sagt at det skal holdes i ro. Er det for bevisst å underslå noe i en offentlig debatt?

Så var det det at Killi oppfattet Liavaag annerledes enn det Lars Gunnar Lie hadde gjort, om du ville si litt mer om det.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg tror at Killi, siden han hadde en vurdering for et øyeblikk siden, skal få bruke mesteparten av tiden, men bare la meg si at jeg er ikke kjent med verken ord, uttrykk eller situasjonen, så jeg vil unnlate å svare akkurat på den delen av spørsmålet. Men Killi vil kanskje følge opp.

**Steinar Killi:** Det som Husøy spør om, er om det fra departementets embetskvinne ble sagt at du skal holde deg i ro, eller om Liavaag oppfattet at han skulle holde seg i ro. Det vet ikke jeg, for jeg lyttet ikke til den telefonsamtalen. Men Liavaag har i et senere brev skrevet at han oppfattet det som om han skulle holde seg i ro. Om det ble sagt, vet ikke jeg.

Når det gjelder Lars Gunnar Lie, oppfattet jeg den tidligere statsråden slik at han ikke var kjent med at det forelå

et brevutkast. Det var det Lars Gunnar Lie sa. Det gjorde ikke jeg heller. Jeg ble oppringt på et hotellrom i London høsten etterpå hvor det ble spurt fra en journalist i Aftenposten om det var stoppet et brev, og jeg skjønnte ingen ting. Jeg visste ikke at det var et ferdig utskrevet konsept.

**Møtelederen:** Neste til oppfølgingsspørsmål er Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Killi, du vedgikk at undersøkelsen av Gardermoprojektet burde vært av en bedre karakter. Du er da enig i Riksrevisjonens påpeking av at Stortinget har fått mangelfull informasjon for å kunne fatte en solid beslutning. Da er det naturlig at også en del stortingsrepresentanter som var med på dette vedtaket, føler seg lurte i så måte. Kan du nå nevne overfor oss da, på hvilke områder du mener at manglene er til stede i det materialet som ble forelagt Stortinget.

**Steinar Killi:** Jeg vil som embetsmann overhodet ikke uttale meg om forholdet mellom regjering og storting. De andre statsrådene har svart på det når de er blitt spurt om Stortinget har fått tilstrekkelig opplysninger for å treffe et vedtak. Det vil ikke jeg ha noen formening om som embetsmann.

Men jeg kan svare, som jeg har gjort før, at de påpekinger som Mydske-utvalget gjør av hva som kunne vært gjort bedre, og hva som er mangler, er jeg i hovedsak enig i. Det er slik man skal jobbe for at man kan gjøre ting bedre etterpå.

**Odd Holten (KrF):** Kan du i det hele tatt ikke si hvilke områder det er heller?

**Steinar Killi:** Nei, det du spør om, er forholdet mellom regjering og storting. Det vil ikke jeg svare på. Det er det ikke min oppgave å svare på.

**Møtelederen:** Da er det et oppfølgingsspørsmål fra meg.

Både i Riksrevisjonens rapport og for så vidt fra Mydske-utvalget sier man vel i praksis at det utredningsarbeidet som var gjort for Gardermobanen, var godt nok som grunnlag for et planleggingsvedtak, men ikke godt nok for et utbyggingsvedtak. Hva er din kommentar til det, som prosjektdirektør for dette prosjektet?

**Steinar Killi:** Jeg må si at jeg er ikke så sikker på at det er en riktig konklusjon. Jeg vil heller svare at i ettertid ser vi at vi kunne gjort mange ting bedre og ikke minst uttrykt usikkerheten på en mye bedre måte. Det er slik jeg vil svare på det. Hva er tilstrekkelig planlegging, og hva er tilstrekkelig utredning? Det er veldig vanskelig å si, men man skal være ydmyk når det gjelder å framføre usikkerhet.

**Møtelederen:** Neste til oppfølging er Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg registrerer at når man fra svarbordet kan trekke noe positivt ut av Mydske-utvalget, bruker man det, mens når vi siterer noe negativt, griper statsråden inn. Jeg har forståelse for at Killi sier at han ikke vil svare på dette som har med informasjonsplikten storting-regjering å gjøre. Men hvis jeg oppfatter Killi rett, sier han at han er enig i mye av det som står i Mydske-rapporten. Det betyr at han ikke er uenig med Mydske-utvalget når de sier at de ikke kan utelukke strategisk budsjettering. Han sier han er enig i Riksrevisjonens kritikk, og han er overrasket over og beklager nærmest at man ikke så dette med været, med geologien og den lave andelen i togtrafikken. Betyr ikke det at man tar selvkritikk, som prosjektdirektør, på nærmest alle områder?

**Steinar Killi:** Hadde Ludvigsen ikke lagt til det siste, skulle jeg sagt at jeg er helt enig – ikke på alle områder, men på de fleste områder er jeg enig. Men hvis noen tror at jeg mener at min prosjektgruppe ikke har gjort noe feil og er ufeilbarlig, er det feil. Vi har gjort masse feil. Det er mange ting jeg ser vi kunne gjort annerledes. Og det er på det planet jeg synes Mydske-utvalget er veldig bra, for det påpeker veldig fine ting å ta tak i for å gjøre ting bedre neste gang. Jeg skal love Ludvigsen at jeg ikke skal være prosjektdirektør for neste store prosjekt.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Får jeg, leder, bare tilføye følgende, siden det lå innbakt i premissene for Ludvigsens spørsmål at verken statsråden eller departementet prøver å gripe inn mot negativ kritikk: Det jeg prøvde å si i stad, som lederen i komiteen hadde utfyllende kommentarer til, var at departementet som sådant ikke har behandlet Mydske-utvalgets utredning og innstilling, men vil gjøre det etter at høringsrunden nå er over, og på en naturlig måte presentere det for Stortinget. Selvfølgelig er det kritikk mot departementet og mot embetsmenn og mot politikere, som i høyeste grad skal tas alvorlig.

**Møtelederen:** Det var Kari Økland til oppfølging.

**Kari Økland (KrF):** Tyder ikke de problemer som har oppstått nå med ising og begrensninger i bruk av kjemikalier i forhold til grunnvannet, på at disse forholdene var undervurdert eller burde vært planlagt bedre, eller at man gjerne burde tatt seg bedre tid til å vurdere disse forholdene? Jeg regner med at det er Killi som er nærmest til å svare på det.

**Steinar Killi:** Jeg er ikke sikker på at jeg regner med det. Jeg kjenner idriftsettelse av mange flyplasser i verden, og Gardermoen er den beste. De har hatt minst idriftsettelsesproblemer av dem jeg kjenner til. Det er klart at det ikke er noe hyggelig at de har de problemene de har. Hvor godt planlagt det er på driftssiden, kjenner ikke jeg til. Det svarte jeg på i stad, for det gikk jeg ut fra at Luftfartsverket tok seg av. Så kan det gjøres som Hagen sier, at det burde vi også sett på. OK, jeg kan i ettertid være med på det. Men der og da, da dette skjedde, tok

jeg det som en selvfølge, for å si det på den måten. Hvor mange brannbiler de skal ha, hvor mange brøytebiler de skal ha, hvordan de skal strø, hvilke kjemikalier de skal bruke, lå nokså langt fra hva jeg som prosjektdirektør i departementet hadde som oppgaver.

**Møtelederen:** Neste til oppfølging er Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg skal jo ikke oppsummere høringene allerede nå, men det kommer iallfall til å være noen kritiske punkter, og i forhold til selve lokaliseringen og utbyggingen av hovedflyplassen, kommer det til å dreie seg om været og værrapport og om man fikk de opplysningene til departementet og videre til Stortinget. Og når det gjelder Gardermobanen, er det selvfølgelig transportberegningene og de bedriftsøkonomiske greiene. Men det jeg lurer på, er: Hvis man har en generell holdning i et departement til underliggende etater om at nå er det om å gjøre å holde en lav profil – ligg lavt! – er ikke det da en generell instruks om at i en sak som kan skape spetakkel, i en sak som var så betent som lokaliseringen av flyplass, det tror jeg kanskje offentligheten glemmer litt, hvor betent denne saken var i 1992 – har man rett og slett fra et departements side bedt om ikke å få alt?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Det er nok rimelig at statsråden svarer på dette.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg ville gjerne at Killi skulle gjøre det.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Ja, jeg kan skjønne det, og det ville jo være naturlig at embetsverket også svarer på det. Men det kan ikke bekreftes fra min side og heller ikke fra departementets side at det er gått ut noen beskjed om å ligge lavt, generelt. Det er med andre ord fra min side ikke noe kjennskap til at her foreligger generelle føringer som skal hindre at informasjon kommer fram. Å ligge lavt i denne sammenheng må etter min vurdering bety at man viser til stortingsdebatt, som har lagt en del føringer. Men for øvrig er det ikke meg bekjent at embetsverk innad og mellom ulike ledd i embetssammenheng har gitt generelle føringer på dette.

**Møtelederen:** Da går vi over til neste hovedspørsmål.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kan jeg få komme med en tilleggskommentar?

**Møtelederen:** Nei, du får komme tilbake til dette i din hovedspørsmålsrunde.

Neste til hovedspørsmål er Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Om Killi skulle ønske å svare på det under min spørsmålsstilling, ville svaret være interessant.

Jeg har, leder, spørsmål knyttet til dette med å ligge lavt. Vi ser altså at man erkjenner at det har gått signal

fra departementet til Luftfartsverket om å ligge lavt. Så ser man også at værrapporter blir borte, og det skjer ting rundt omkring. Var det et generelt ønske om at man i ytre etat, og aktører som var med i dette, skulle ligge lavt?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Det ville etter det jeg skjønner, vært ønskelig at embetsverket svarer. De må vurdere om de vil svare på akkurat dette. Embetsverket skal ikke være en del av den aktive politiske prosess. Det betyr med andre ord at på dette området var det politisk ledelse i departementet og politikerne i Stortinget som hadde prosessen, hadde ansvaret for forholdet seg imellom – storting og regjering – og det ville nok være urimelig at embetsverket innad skulle stilles til ansvar for kontakten seg imellom i denne politiske prosess. Dette er et generelt utsagn fra min side, men Killi må selv vurdere om han vil gå inn i det han måtte huske om prosessen den gang.

**Steinar Killi:** Ja, nå har det å forholde seg i ro blitt til det å ligge lavt, så jeg vet ikke hva, men ...

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, men da kan kanskje jeg stramme det opp, for Opseth skriver i et brev til oss, Østfold Høyre:

«I denne situasjonen anmodet departementet Luftfartsverket om generelt å holde en lav profil i saken om ny hovedflyplass for Østlandsområdet.»

Hvordan oppfattet embetsverket statsrådens varsel om at man skal ha lav profil?

**Steinar Killi:** Ja, det vet ikke jeg, altså, for ikke hadde jeg noe med det brevet å gjøre og ikke var jeg da i ytre etat, men jeg kan svare: Hvis jeg i den stillingen jeg er nå, som jernbanedirektør, hadde fått en beskjed om noe som hadde vært veldig viktig for meg som jernbanedirektør, er det ingen i verden, heller ikke departementet, som kunne ha stoppet meg ved å skrive et sånt brev.

**Svein Ludvigsen (H):** Men jeg spurte deg som prosjektdirektør om du oppfattet at det var gått ut en ordre om å ligge lavt, ha lav profil?

**Steinar Killi:** Nei – nei, nei, jeg har sagt det før, jeg kjenner ikke til den samtalen, og det må du spørre vedkommende om.

**Svein Ludvigsen (H):** Greit, da skal jeg følge opp det med et spørsmål, første spørsmål – dette med at man ved budsjettbehandlingen i samferdselskomiteen høsten, november, 1991 bad om en utredning knyttet til Hobøl, mens man først den 10. januar skriftlig bad om å sette i gang arbeidet. Og så fikk man da i mai St.prp. nr. 90. Har du noen formening om hvorfor man tok seg så god tid i departementet?

**Steinar Killi:** I departementet? Ja, jeg svarte på det i stad. Jeg skal prøve å si det samme, i og med at det er stenografisk referat her, skjønner jeg. Så vidt jeg kunne

bringe på det rene, ble innstillingen fra komiteen, budsjettinnstillingen, lagt fram den 19. november 1991. Fire dager før det, altså den 15. november, var det møte hos statsråden med Luftfartsverket, NSB og Vegdirektoratet, hvor vi drøftet – vi hadde da fått forhåndsvarsel om at det kunne komme en sånn merknad i innstillingen – og hvor vi satte i gang arbeidet. Det vil ikke jeg si er sent. Jeg kan ikke begripe at det er sent, at vi handlet før det forelå en innstilling. Så jeg beklager, jeg kan ikke skjønne at det er sent.

**Svein Ludvigsen (H):** Nei, jeg bare registrerer at på min kalender er det altså relativt mange dager mellom 26. november og 10. januar, når statsråden i Stortinget sier at det er dårlig tid.

**Steinar Killi:** Ja, det kan jeg altså ikke ... og jeg har referatet fra det møtet. Så da innkalte vi til møte. Og da var jo også disse etatene i full gang med å lage hovedplan på Gardermoen, som var Stortingets vedtak, så jeg mener å kunne si at dette ble gjort så raskt som det overhodet var mulig.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har referert tidligere til ØKAN, og Mydske-utvalget går jo inn på det, hvor man klart gir uttrykk for bekymring over at man ikke hadde noe å sammenlikne med. Og Killi svarte for så vidt på det. Men hvor har man gjort Stortinget oppmerksom på denne svakheten?

**Steinar Killi:** Det står i proposisjonen, Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Og det mener man at det er redegjort for, at det faktisk forelå innsigelser fra faglig hold?

**Steinar Killi:** Meg bekjent forelå det ingen innsigelser fra folk i den gruppen da. Vi drøftet det, alle var klar over at dette var en metodisk svakhet, men ingen av fagfolkene i denne gruppen protesterte eller forlot gruppen den gangen. Jeg er kjent med at noen i ettertid, og det er ikke ukjent at forskere går ut i ettertid og sier det at de advarte mot dette, men der og da var det ingen som ... Vi diskuterte, og alle var klar over den svakheten.

**Svein Ludvigsen (H):** Mydske-utvalget redegjør faktisk for at mange av møtene i 1991-92, fra 18. april 1991 og ut, har gått med til å drøfte at man trengte noe å sammenlikne med. Og det mener du at det er redegjort tilfredsstillende for i proposisjonen?

**Steinar Killi:** Andre får vurdere hvor tilfredsstillende det er, men det er redegjort for.

**Svein Ludvigsen (H):** Da skal jeg spørre igjen, for det dreier seg om dette med informasjonsplikten, og jeg skjønner at du ikke kan svare for det politiske i det.

**Steinar Killi:** Jeg håper det er forståelse for det.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, det er det forståelse for. Men da dreier det seg om dette med å få verifisert tallene og få anskueliggjort usikkerheten knyttet til tall, både for Gardermobanen og kollektivandelen. Det er i ettertid blitt kjent at Transportøkonomisk institutt hadde meget kritiske synspunkter på de beregninger som departementet gjorde. NSB Gardermobanen har også hatt det. Føler du i ettertid at dette ble det redegjort godt nok for?

**Steinar Killi:** Det oppslaget i Aftenposten som Ludvigsen muligens sikter til, gjorde at jeg ringte til Bård Norheim på Transportøkonomisk institutt, for jeg kunne ikke huske at jeg hadde hatt et møte med ham. Det bekreftet han, han hadde ikke hatt noe møte med meg eller våre folk, og han beklaget måten dette var framstilt på i Aftenposten.

Så spurte jeg da: Har du et dokument, da, som kunne ha kommet til oss, så jeg kan få se når det er datert, og hva det dreier seg om? Det hadde han heller ikke. Det viser seg da at dette er et innspill Transportøkonomisk institutt har gjort til en konsulentgruppe, som Sørлие refererte til i stad, hvor Vegdirektoratet var oppdragsgiver. Så dette var ikke i nærheten av å være i departementet. Og det har jeg nå fått klarlagt; jeg snakket med Norheim for en uke siden.

**Svein Ludvigsen:** Det var nedsatt av flere departement, ledet av Finansdepartementet, en arbeidsgruppe som ...

**Steinar Killi:** Unnskyld – bare for å legge til det: Det betyr ikke at det innspillet kanskje var fornuftig, for det klarer ikke jeg å vurdere, men det var ikke i departementet i hvert fall.

**Svein Ludvigsen (H):** Vi har vært opptatt av, også i første høring og i annen sammenheng, om det fins en – skal vi kalle det for – ukultur i Samferdselsdepartementet, nettopp Samferdselsdepartementet, at man underbudsjetterer, at man foretar strategisk budsjettering, man hører det man vil høre. Vi har sett det i veisammenheng, og denne komiteen har jo hatt åpne høringer om det.

Da er mitt spørsmål knyttet til denne arbeidsgruppen som departementet nedsatte, og som var ledet av Finansdepartementet, og som jeg skal referere tre utsagn fra:

«Det synes å ha vært et problem på Samferdselsdepartementets område at prosjekteter har vært fremmet for Stortinget på et for uferdig utredningsnivå»

Neste sitat, i samme sammenheng:

«Det generelle inntrykk ved gjennomgang av prosjektene er at det på alle de undersøkte områder mangler gode og konsistente usikkerhets/risiko vurderinger.»

Og det tredje:

«Gjennomgangen av enkeltprosjekter viser at den faktiske usikkerhet til dels har ligget på helt andre nivåer enn de forhåndsfixerte intervallene.»

Handler dette også om Gardermoen?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Det vil statsråden svare på.

Det har ikke fra min side noen sinne vært oppdaget noen ukultur i Samferdselsdepartementet i tråd med de sitatene som nå er nevnt. Det er slik at dette departementet berører de fleste av folks hverdagsinteresser. Det er et voldsomt press for å få fram enkeltprosjekter/løsninger egentlig før man har kommet i mål med løsningsmodellene. Vi erkjenner helt klart at vi for ofte lar oss presse til å fremme saker som i ettertid kan sies å ikke være kommet til det nivå der det kan ferdigstemples. Derfor har Stortinget bestemt at på vegprosjekter skal vi nå presentere på pluss/minus 10 pst. slingringsmonn. Vi har noe av det samme kravet nå på jernbanesiden. Det jeg prøver å si, er med andre ord: Det som har skjedd, har vært at vi har vært presset til, på flere prosjekter, å legge fram for Stortinget et materiale som kunne ha vært bedre fullført.

**Svein Ludvigsen (H):** Statsråd – det var ikke det jeg spurte om. Og mitt sitat er hentet fra Riksrevisjonen, som har tatt det opp i denne sammenhengen i forhold til Gardermoen. Og mitt spørsmål er da: Treffer denne kritikken fra denne arbeidsgruppen som departementet selv har nedsatt, også Gardermoprojektet?

**Møtelederen:** Det er ett minutt igjen.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg skal være kort. Jeg er ikke kjent med det.

**Svein Ludvigsen (H):** Da har jeg et spørsmål om hvorfor verifiseringsgruppens kritiske synspunkter ikke ble referert i St.prp. nr. 90.

**Steinar Killi:** Ja, i ettertid: Det burde vært gjort – det er jeg helt enig i.

**Svein Ludvigsen (H):** Kan Sørлие si hvordan verifiseringsgruppen reagerte på at de kritiske merknadene deres ikke ble referert?

**Ivar Sørлие:** Jeg husker ikke akkurat hvordan vi reagerte den gangen, men når vi ser på dette i ettertid, tror jeg at det hadde vært fornuftig av departementet å legge mer vekt på våre kritiske vurderinger i september 1992, som innebar at man burde justere ned kollektivandelen, eller anslag på kollektivandelen, på 15 pst., pluss at man burde vært meget forsiktig med å bruke transportmodellen som eneste utgangspunkt for investeringsanalyser for sektorene, dvs. først og fremst med adresse til NSB. Det hadde vi for øvrig også gjort oppmerksom på i mars 1992.

**Møtelederen:** Da går vi over på oppfølgingsspørsmålene. – Først ut er Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Killi, du er sosialøkonom og en erfaren forsker innenfor trafikkøkonomi. Kan du si noe om påstandene om at Hobøl er beregnet som det samfunnsøkonomisk beste alternativet? En utredning beregnet Hobøl til 8,9 milliarder kr billigere enn Gardermo-

prosjektet. Disse beregninger ble avvist på grunn av usikkerhet. Var ikke usikkerheten også like stor i Gardermoprojektet, og hvorfor ble ikke disse to utredet til samme usikkerhetsnivå?

**Steinar Killi:** Jeg er ikke helt sikker på hvilken utredning du sikter til, Holten. Er det Holte-gruppen eller...?

**Odd Holten (KrF):** Det er den faggruppen, Holte, ja, som hadde en beregning som gikk ut på at Hobøl-alternativet hadde en beregnet effekt i forhold til Gardermoen på 8,9 milliarder kr i favør av Hobøl.

**Steinar Killi:** Der har jeg ikke noe annet å vise til enn svar til komiteen, som foreligger skriftlig, hvor vi hadde veldig kritiske merknader til de beregningene.

**Odd Holten (KrF):** Ja, men var det ikke naturlig at begge prosjektene hadde kommet på samme nivå?

**Steinar Killi:** Det er jeg helt enig i. Vedtaket i Stortinget, som Regjeringen skulle følge opp, var å gjøre utredning om å sammenligne kostnadsforhold og tekniske forhold ved Hobøl. Det var ikke vår oppgave å utrede en full hovedplan for Hobøl slik at man fikk både Gardermoen og Hobøl opp på samme nivå.

**Odd Holten (KrF):** Men det var jo pålegget fra Stortinget, at vi skulle ha et sammenligningsgrunnlag.

**Steinar Killi:** Nei, ikke på samme nivå. Det var ikke vedtaket. Vedtaket i budsjettinnstillingen høsten 1991 er noe helt annet. Det var ikke å utrede Hobøl. – Bare se etter.

**Møtelederen:** Da er neste til oppfølging Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det ble spurt om dette med eventuell ukultur – cowboymentalitet har vel også vært nevnt. Killi sa lite grann som jeg i hvert fall reagerte sterkt på, om jevnlig daglig telefonisk kontakt mellom departementet og ytre etater, som det vel burde ha vært langt mindre av, men heller i skriftlig form. Jeg vil gjerne spørre samferdselsministeren: Kan det være at det mellom embetsverket i departementet og embetsverket i de ytre etater er en slags form for kollegial hei på deg-holdning og hva man kan kalle cowboymentalitet, som ganske enkelt statsråden i sin korte tid i departementet ikke har oppdaget?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Leder – det er klart at det kan være flere ting som statsråden ikke har oppdaget. Nå regner jeg med at cowboymentalitet er så synlig at det ville vært lett å merke seg, så derfor skal jeg ikke gå mer inn på det. Jeg kan altså ikke bekrefte det. Men det jeg kan bekrefte, er følgende: Dette departementet har en størrelse på ca. 135 personer. Så har vi ytre etater og selskaper, uansett organisasjonsmodell, som teller ca.

70 000. Det betyr at disse 135 skal forholde seg til en meget stor ytre etat, og en del av kontakten går også på telefon – selvfølgelig. Det betyr med andre ord at i en del sammenhenger kan det være at folk kjenner hverandre veldig godt, det kan ikke jeg stikke under stol heller, men i saksbehandlingssammenheng er vi meget opptatt av å holde formelle linjer, formell kontakt og foreta formell saksbehandling. Så jeg håper ikke det var det som var lagt i ordet cowboykultur.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålsrunden. – Kristin Halvorsen, vær så god.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg tror jeg må bekjenne at dette cowboy-uttrykket stammer fra meg. Det kan hende det fins noe som heter skap-cowboyer også, som ikke statsråden har oppdaget ennå.

Men jeg vil gjerne tilbake til dette som dreier seg om transportanalysene og bakgrunnen for proposisjonen og det Stortinget ble forelagt. Det springende punktet her er jo om departementet egentlig visste – eller hadde grunn til å vite – at Gardermobanen aldri kom til å bli et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Hvis man hadde nedjustert transportanslagene noe og tatt med noen av de kostnadene som Riksrevisjonen mente at man skulle ta med, hadde det ikke vært mulig i proposisjonen å legge det fram som et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Så er det spørsmål om det var fornuftig eller ikke. Det blir på en måte en annen sak. Nå diskuterer vi Stortingets beslutningsgrunnlag.

Det som Riksrevisjonen kritiserer departementet for, det er jo dels ... – Referansegruppens rapport lå som uttrykt vedlegg til proposisjonen, men var ikke omtalt i proposisjonen, og konklusjonene fra begge gruppene gikk entydig ut på at man lå for høyt når det gjaldt en kollektivandel på 53 pst., en *togandel* på 53 pst. Men dette var jo også spørsmål som var oppe i forbindelse med at komiteen behandlet saken. I et brev fra komiteen den 25. juni 1992 til departementet ble det satt spørsmålsteget ved disse 53 pst. Jeg kan lese spørsmålet fort:

Ingen annen sammenlignbar flyplass som skal avvikle tilsvarende trafikkmengder og har direkte tog/baneforbindelse kan oppvise så vidt vites en kollektivandel over 45 pst. Hvorfor er dette realistisk for en flyplass på Gardermoen?

Det var spørsmålet. Jeg skal ikke lese hele svaret, men verifiseringsgruppen blir sitert på ett punkt – det vises til rapporten 20. mars:

«Verifiseringsgruppens hovedinntrykk er at det er gjort et meget grundig modellutviklingsarbeid. Det utførte modellarbeid er uten tvil det største arbeidet av denne typen som er utført i Norge.»

Det er det eneste sitatet som tas med fra verifiseringsgruppens rapport, der hovedkonklusjonen har vært at man har ligget for optimistisk an.

Da har jeg først lyst til å spørre Sørli: Er ikke dette et misbruk av det som egentlig er hovedkonklusjonen fra verifiseringsgruppen? Og så til Killi: Er det svaret som ble gitt, dekkende for det departementet satt inne med av kunnskap og spørsmål rundt kollektivandelen?

**Ivar Sørli:** Det er litt vanskelig for meg å si, mer enn akkurat at hele rapporten vår kanskje ikke ble tatt nok hensyn til.

Den første rapporten var egentlig veldig foreløpig, sett fra vår synsvinkel. Vi var ikke ferdig med arbeidet. Det er riktig at vi sa at dette var den største, mest kompliserte og mest avanserte transportmodellen som var laget, og et meget godt arbeid på mange måter.

Så påpeker vi videre og advarer bl.a. mot å bruke dette som grunnlag for investeringsanalyser, altså at sektorene må lage egne markedsundersøkelser for sine behov. Vi pekte vel også litt på at det var litt usikkert hva man skulle bruke denne nærmest altomfattende transportmodellen til, og at det hadde vært en fordel om man hadde klargjort det i utgangspunktet. Slik sett ble ikke vår vurdering bredt anlagt redegjort for i proposisjonen. Vi hadde vel kanskje ikke de store forventninger akkurat på det tidspunktet, fordi vi ikke var ferdige heller.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Killi, kanskje ...

**Steinar Killi:** Nå husker ikke jeg så godt, men jeg ... Det foreligger altså to verifikasjonsrapporter, den ene er den såkalte 3.2, den andre 5.0. Jeg mener at de tallene som står i proposisjonen – der får du korrigere meg, Ivar – baserer seg på resultatene fra 5.0-versjonen, den siste. Gjør de ikke det?

**Kristin Halvorsen (SV):** Nei, den kom senere, den kom i september, den.

**Steinar Killi:** Jo, men resultatene kjente vi. Men dette er så teknisk at det må jeg konferere med min prosjektleder om. Men jeg har fått opplyst at tallene i proposisjonen bygger på 5.0-versjonen.

Men det var ikke dette spørsmålet gjaldt. Spørsmålet til Kristin Halvorsen var – etter det jeg forstår – om vi mente at det svaret vi gav til komiteen på det tidspunktet, var dekkende. Og der er svaret ja. Etter det vi visste da, mente vi det var dekkende.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men dette blir enda mer oppsiktsvekkende hvis det var verifiseringsgruppens rapport nr. 2 som lå til grunn for de tallene som lå i proposisjonen. For da var jo usikkerheten ytterligere beskrevet fra verifiseringsgruppen. Og det betyr jo at de sitatene som er trukket fram ... En gruppe avlegger en rapport som for så vidt er ganske omfattende, men der hovedbeskjeden både fra referansegruppen og verifiseringsgruppen er at man burde nedjustere kollektivandelen, i det minste at usikkerheten er for stor.

Hvis departementet skriver i et brev et svar, direkte på spørsmål, til Stortinget og i innhold også kjenner verifiseringsgruppens rapport nr. 2, men bare tar med et sitat fra verifiseringsgruppen der det står at modellutviklingsarbeidet er bra, mener Killi likevel at dette er en dekkende beskrivelse av hva departementet satt inne med av kunnskaper når det gjaldt kollektivandelen?

**Steinar Killi:** Nei, vi så det ... Jeg har sagt før at jeg beklager at vi ikke tok med hele. I ettertid ser jeg at vi skulle gjort det, vi skulle sitert det fullstendig. Men resultatene mener vi at vi kunne stå for.

Jeg vil bare opplyse om at det i St.prp. nr. 90, som var beslutningsgrunnlaget for Stortinget, står at et tilbringer-system basert på jernbane vil kunne gi i startåret 1999 60 pst. kollektivandel. Da ser man kollektivdelen samlet. Vi justerte den ned til 57 pst. Resultatene i dag, altså empirien pr. i dag, er jo at vi – alt etter hvilken undersøkelse man ser til – har mellom 54 pst. og 62 pst.

Det jeg prøver å få fram, er at fordelingen mellom buss og tog, i og med at man har fått et helt annet buss-opplegg til Gardermoen, har blitt forskjellig fra det som står her. Men kollektivandelen er og blir verdens høyeste, og det synes jeg vi skal glede oss over.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er her cowboyen kommer litt fram, etter min oppfatning.

Vi kan glede oss over en kollektivandel på nærmere 60 pst. og et flytog som er flott og alt mulig sånt, det er ikke det det dreier seg om. Det dreier seg om om Stortinget har fått et grunnlag, ikke bare for kollektiv ... – dette henger sammen med økonomien, fordi dette punktet gjør at Gardermobanen ikke er et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Denne framstillingen som Stortinget ikke ble kjent med, er det som gjør at man gjør et vedtak på feil grunnlag på denne bakgrunn. Killi har tidligere tatt selvkritikk på at det bildet som gis i proposisjonen, ikke er dekkende i forhold til de rapportene man faktisk satt inne med, både fra referansegruppen og verifiseringsgruppen, men også når departementet blir spurt direkte om dette, klarer man altså å – hva skal en si – henvise til rapporter og bakgrunnsdokumentasjon som departementet har, på en slik måte at man ikke akkurat gir et riktig uttrykk for hvilken usikkerhet som det er grunnlag for.

**Møtelederen:** Ett minutt igjen.

**Steinar Killi:** Nei, Halvorsen, det er det jeg sier, vi burde sitert mer fullstendig det som stod i verifikasjonsrapporten, det er jeg helt enig i. Jeg vil bare si at jeg har forstått hva Opseth sa, at i proposisjonen ligger det valg av bygging av jernbane istedenfor bussbasert system, valgt ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering. Det bedriftsøkonomiske går mer på hvordan man skal finansiere dette.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg har bare ett spørsmål til slutt, som gjelder Romeriksporten, det er jo den største overskridelsen i Gardermobanens prosjekt. De undersøkelsene som ble gjort i forkant, og valg av løsning når man stod der og da og skulle velge en tetningsløsning for Romeriksporten, kan det settes store spørsmålstegn ved. Vil Killi beskrive beslutningen om å ettertette og ikke forhåndstette som at det var én ting som gjaldt for Gardermobanen: ikke å holde økonomiske kalkyler, men at Gardermobanen skulle stå ferdig når flyplassen stod ferdig, og at det var overordnet alt annet?

**Steinar Killi:** De tekniske løsningene for å tette tunnelen eller for tunneldrift, var ikke vår oppgave, men når det først gikk galt, opprettet vi en kvalitetssikringsgruppe ved en konsulent med en gang for å følge dette arbeidet. Og det er helt klart at jeg kan bare si om det at Romeriksporten lå på kritisk linje når det gjaldt bygging av Gardermobanen, slik at det var fokus der på framdrift, det er helt sikkert. Men hva det har medført av valg av tekniske løsninger – at forinjisering er bedre en etterinjisering, det er helt klart, for når en etterinjiserer, etterinjiserer en med stort vanntrykk, og det er veldig vanskelig å få det tett. Men jeg forstår at det skal dere snakke mer med Gardermobanen om, så det vil ikke jeg uttale meg mer om, men at dette var på kritisk linje framdriftsmessig, det kan jeg bekrefte.

**Møtelederen:** Det er fire stykker til oppfølging, først Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** For å følge opp Kristin både i ordbruk og sak: Når det gjelder Romeriksporten, må jeg si at der har det jo vært Texas! Vi snakket om i stad at det har vært ganske kraftig og knusende kritikk, det var jo det inntrykk som man har fra mediebildet, uten at vi har konkludert på det selv. Når det gjelder Romeriksporten, er det min personlige mening at det er skandale, og det er dårlig håndtert. Spørsmålet er altså: Når lekkasjene var et faktum, hvorfor ble fagrådene, ekspertrådene, imøtegått? Og man har fått helt ny informasjon om dette i dag, man kan lese referatet hvor det går fram at det var rett og slett brudd med alle faglige råd hvordan en valgte tekniske løsninger.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Får jeg, før jeg lar ordet gå videre til Killi, si at jeg har en følelse av at her kommer vi inn på et felt ingen av oss direkte vil beherske før Gardermobanen får anledning til å være til stede og NSB får anledning til å være til stede, men hvis Killi ønsker å svare og kan svare, vil han gjøre det.

**Inger Lise Husøy (A):** Han er i referatet nevnt som deltaker på møtet da dette var oppe.

**Steinar Killi:** Hva som var oppe på det møtet, tetnings...

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, det var jo tetningsstrategier og tidspunkt og hele pakka, det er altså Steinar Roald sitt utvalg og referater jeg refererer til.

**Steinar Killi:** Steinar Roald var leder av en ekspertgruppe som Gardermobanen oppnevnte. Departementet deltok ikke i den. Men da dette først skjedde, fikk vi ganske raskt opprettet en kontakt med to konsulentfirmaer, et norsk og et svensk, som var spesialister på dette, som skulle hjelpe oss å kvalitetssikre det framover. Og da diskuterte man tetningsstrategien, og det er klart at vi i departementet hadde ikke førstehåndskjennskap til dette, men våre kvalitetssikrere anbefalte på et visst tidspunkt

en annen form for å takle dette problemet enn det Gardermobanen selv valgte, det er riktig.

**Inger Lise Husøy (A):** Og det kostet 500 mill.

**Steinar Killi:** Konsekvensen av det vet ikke jeg, det kan jeg ikke si.

**Møtelederen:** Den neste til oppfølging er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Verifiseringsgruppen til Sørлие avgav sin andre innstilling, altså Verifisering TA v 5.0 kontra 3.2, den 21. september, og så vidt jeg skjønnte på Killi, var man kjent med resultatene før den formelle avgivelsen 21. september 1992, altså før stortingsvedtaket om Gardermobanen av 8. oktober. Under oppsummering var det vel arbeidet til denne gruppen som ble sitert i det svaret som Kristin Halvorsen refererte til tidligere. I denne er det, før man går inn i hele rapporten, noe som heter 0 Oppsummering, altså de viktigste linjer. Der står det ingenting om det gode arbeid som ble referert i det svaret som departementet tidligere hadde sendt til komiteen. Men konklusjonen her lyder:

«Med utgangspunkt i at flypassasjerprognosene holder er det VGs» – altså verifiseringsgruppens – «opfatning at togalternativet bør tåle en kollektivandel som ligger i størrelsesordenen 15 % lavere enn det som fremkommer i TA modellen.»

Nå er det litt uklart. Jeg har tolket det til at hvis man hadde regnet med – la oss si – en 53 prosents andel, bør den være 15 tall lavere. Hvis det er slik, betyr det jo i realiteten en reduksjon i antall passasjerer på nærmere 30 pst. – for fra 53 pst. ned til 38 er jo i realiteten en nedgang i antall passasjerer på 28 pst. Det er altså *meget* dramatisk at inntektene vil være 28 pst. mindre enn det vi har lagt til grunn for påstanden om bedriftsøkonomisk lønnsomhet.

Hvorfor ble ikke dette formidlet til Stortinget på en alarmerende måte, slik at Stortinget fikk beskjed om at påstanden om bedriftsøkonomisk lønnsomhet for tog, der svikter inntektene med nærmere 30 pst.? Og hva betyr det for hele grunnlaget for invitasjonen til å bygge Gardermobanen? Hvorfor – jeg vil gjerne spørre Killi – ringte ikke alarmklokkene så dette ble formidlet til Stortingets komite og Stortinget?

Jeg vil også spørre Sørлие: Hva var reaksjonen i Sørlies gruppe når man i hele debatten, som var offentlig omkring den 8. oktober da Stortinget fattet sitt vedtak, fikk klar beskjed om at saksordføreren, Sissel Rønbeck, i Stortinget med bred penn sa at Gardermobanen blir det mest lønnsomme jernbaneprojekt som en kan se for seg omtrent noe sted – og han visste at det var basert på et antall passasjerer 30 pst. høyere enn det hans gruppe var kommet til?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Da er det nok rimeleg at Killi får starte med å svare, og så skifter vi over.

**Steinar Killi:** Jeg vil presisere det: Jeg har ingen grunn til å si noe annet enn det Opseth sa her på mandag, at valget av å utbygge Gardermobanen var truffet, var foreslått i proposisjonen, ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering, og ikke en bedriftsøkonomisk. Det står det klart i proposisjonen.

Så er det jeg har fått opplyst ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, men samfunnsøkonomisk ville jo også disse tallene ha endret det samfunnsøkonomiske regnskapet når inntektene svikter med 30 pst.

**Steinar Killi:** Ja, hvis jeg skal få lov til å komme tilbake til det, Hagen, så er det riktig at det står i denne 0 Oppsummering som du viste til, at man for tog kan regne med en nedgang i størrelsesorden 15 prosentpoeng. Det er fra TA-modellen, og det er fra 57 pst. – og fra 57 pst. ned til 15, det er 42. I dag har flytoget en andel av passasjerer på 42 pst.

**Ivar Sørлие:** Kanskje det er behov for å si litt om disse prosenttallene. TA-modellen, når man regner på et rent togalternativ, anslår kollektivandelen – altså togandelen – til 60 pst. i åpningsåret, 57 pst. i 2010. Det er i forhold til det vi foreslo, at man skulle redusere med 15 pst., altså ned til 45 pst. i åpningsåret og 42 pst. i analyseåret 2010. Det var det rene togalternativet. I det ligger det selvfølgelig at vi ikke trodde på en så høy andel som TA-modellen foreskrev.

Nå skrev riktignok departementet i proposisjonen at man kunne få en kollektivandel, eller togandel, på opp til 60 pst. Vi mener vel kanskje at et – la meg si – forventningsrett anslag burde ligge på 42-45 pst. Men da snakker vi bare om et rent togalternativ, dvs. at man ikke ville tillate ekspressbusser, flybusser, slik at hvis man skulle legge opp til et mer liberalt konkurranseregime, som man gjorde fra 1976 og utover – hadde man visst det i 1992, vi antydte det litt – ville vi vel kommet med enda lavere anslag, som kanskje er i nærheten av det som er realiteten i dag.

**Møtelederen:** Da går vi til neste oppfølgingsspørsmål.

Jeg minner nå representantene om at vi er inne i en oppfølgingsrunde.

**Odd Holten (KrF):** Det er også til Killi: I Budsjettinnst. S. nr. 14 for 1990-91 ville Stortinget at det skulle settes ned en referansegruppe. Innstillingen ble avgitt den 14. desember 1990, og du sier jo at de satte i gang arbeidet før innstillingen ble avgitt, dvs. at arbeidet altså da begynte før 14. desember 1990. Referansegruppen skriver i sin innstilling, eller sin rapport, at de ble oppnevnt først den 19. august 1991.

Hva skjedde i departementet før referansegruppen ble oppnevnt, av praktisk arbeid?

**Steinar Killi:** Nå tror jeg Holten og jeg har misforstått hverandre litt. Når jeg snakket om at vi handlet raskt

høsten 1991, gjaldt det å utrede Hobøl. Den referansegruppen som ble oppnevnt – der vet jeg at statsråden, som vel var Opseth, var i kontakt med en del fraksjonsmedlemmer i komiteen om å få navn på dette. Og etter som jeg har forstått, tok det veldig lang tid. Det er forklaringen på det. Noe annet kjenner ikke jeg til.

**Odd Holten (KrF):** Da kan jeg komme tilbake til det på et senere tidspunkt med en oppfølging.

**Gunnar Skaug (A):** Ja, det er iallfall ett punkt hvor departementet og Riksrevisjonen er enige når vi nå drøfter disse spørsmålene om transportanalysene som ble foretatt, at sikre svar, det får vi først når flytoget er i ordinær drift. Og det syns jeg man bør konsentrere seg bedre om.

Men jeg har et spørsmål til Sørli, hvis jeg kan stille det: Den gruppen som du ledet, kom jo også til en del svakheter. Og mitt spørsmål er da: Mener du at de svakhetene som da ble avdekket gjennom verifiseringsgruppens arbeid, også skyldtes tidspress i prosessen?

**Ivar Sørli:** Det kan nok være. Disse konsulentene som jobbet med transportanalysen, hadde en meget krevende jobb. Vi var også på etterskudd i forhold til å gi disse kommentarene, følte vi. Men vi hadde vel påpekt et par hovedsvakheter som det burde kunne tas hensyn til så å si utenpå modellen. Og det ene momentet er jo det Bård Norheim har nevnt om Arlanda-undersøkelsen. Den nevnte vi i 1992, så det var i grunnen ikke noe nytt for oss. Det andre var at det var kanskje i modellen litt for lett å hoppe fra bil til tog. Altså: Det lå for lite, skal vi si, motstand i det å skifte transportmiddel, slik at kombinerte reiser ble litt for lett. Hver for seg utgjorde nok dette bortimot 10 pst., mens vi da oppsummerte skjønnsmessig at vi ville redusere kollektivandelen med 15 pst., for vi så jo også det at toget som et nytt tilbud kunne representere noe nytt og faktisk ha en del positive ting, fremfor en slik modellanalyse, som egentlig er ganske konservativ og tilbakeskuende i sine analyser.

**Møtelederen:** Svein Ludvigsen til oppfølging.

**Svein Ludvigsen (H):** Oppfølgingen går på dette med Gardermobanen og Romeriksporten. Da jeg gikk på skole på Sommarøy for mange år siden, lærte vi om Oslofeltet og geologien. Og mitt spørsmål er: Hvordan kunne man klare å unngå å vite eller ta hensyn til det som står på alle kart, og som er barnelærdom, at det ikke går an å bygge tunneler og krysse slike setninger uten at det får konsekvenser?

**Steinar Killi:** Den barnelærdommen var nok hos dem som hadde ansvaret for dette. Jeg bare viser til Mydskeutvalget, som er helt enig i at forarbeidet til dette, var helt vanlig. Selvsagt kjente man de geologiske kartene, og selvsagt ble det gjort borer og grunnundersøkelser.

Men det jeg har sagt i ettertid, og det tror jeg er lærdommen – og det er allerede blitt en realitet, iallfall i

Jernbaneløst når vi driver tunnel, og jeg tror i Vegvesenet også – at man nå på en helt annen måte trekker inn hydrogeologer og er opptatt av vann.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålsrunden – Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Da vil jeg gjerne begynne med å stille noen spørsmål til Jon Lereim. Mener du at referansegruppens konklusjoner ble tatt hensyn til i St.prp. nr. 90?

**Jon Lereim:** Vår vurdering i referansegruppen: Vi synes kanskje det kunne vært uttrykt sterkere.

**Kari Økland (KrF):** Hvordan reagerte du på at proposisjonen ble lagt fram før gruppen fikk avgitt sin endelige rapport?

**Jon Lereim:** Der svarer jeg personlig at det reagerte vi relativt kraftig på, for vi syntes det var litt kryss i vekslingen der, at det var uheldig at vi ikke fikk det i riktig rekkefølge.

**Kari Økland (KrF):** Tror du det kan ha hatt betydning for utfallet av saken?

**Jon Lereim:** Det vet jeg ikke.

**Kari Økland (KrF):** Stemmer det at du har vært skeptisk til de jordrensemetodene som ble valgt på Gardermoen, og i tilfelle ja – hvorfor?

**Jon Lereim:** Vi uttrykte det vel mer generelt, og sa at vi mente at det å beskytte grunnvannet når man valgte å følge opp Gardermoen som hovedflyplassalternativ nr. 1 iallfall, måtte man være særskilt oppmerksom på. Det uttrykte vi relativt tydelig, i alle fall i møter. Om det har kommet tydelig nok fram i rapporten, det får andre vurdere, men vi gav iallfall klart uttrykk for at vi mente at man måtte være særskilt oppmerksom på de tingene.

**Kari Økland (KrF):** Vi er kjent med det at Stortinget bad om at det skulle oppnevnes en referansegruppe, men at det har tatt tid. Og i referansegruppens rapport står det: «I mai 1991 gjorde LO og NHO en felles henvendelse til Samferdselsdepartementet med ønske om at det ble opprettet en uavhengig gruppe for å bidra til koordinering av planleggingsarbeidene... På bakgrunn av disse to henstillingene oppnevnte Samferdselsdepartementet den 19. august 1991 en gruppe som skulle «gjennomgå, drøfte og gi råd til Samferdselsdepartementet.»

Er det ditt inntrykk, Jon Lereim, at det ikke ble fart i oppnevningen av den gruppen før denne henvendelse nr. 2, altså fra LO og NHO, kom?

**Jon Lereim:** Det kan ikke jeg svare på. Jeg fikk iallfall den første henvendelsen på våren 1991, hvor man

spurte om jeg kunne være med på dette. Og så ble det vel en realitet først i august 1991. Hva som skjedde der bak i kulissene, hvem som eventuelt tok initiativ, vet ikke jeg noe om. Men generelt sett ut fra profesjonelt ståsted når det gjelder prosjektstyring, å få referansegruppen såpass sent – det ville vært mer heldig hvis den hadde kommet tidligere.

**Kari Økland (KrF):** Da har jeg et spørsmål som enten statsråden eller Steinar Killi må svare på: Er du enig i at det kan være et tankekors at det blir opprettet sånne grupper, som både referansegruppen og verifiseringsgruppen, uten at det blir tatt særlig hensyn til eller får særlige konsekvenser det gruppene mener?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Da skal jeg starte med å si: Disse gruppene er meget viktige, og de bør vi benytte oss av så ofte vi kan. Det er også viktig at det de kommer til av råd og kommentarer, i høyeste grad blir tatt hensyn til og blir med videre i vurderingen. Jeg kan ikke uttale meg om den generelle situasjonen knyttet til det som skjedde akkurat før proposisjoner og utkast ble lagt fram. Jeg kan tro at Killi kan kommentere det ytterligere, men jeg vil altså ikke at det skal sitte igjen en følelse av at disse gruppene ikke har en vesentlig funksjon i forbindelse med arbeidet.

**Steinar Killi:** Nei, jeg er helt – jeg slutter meg til det statsråden sier. Det er helt nødvendig at man har det vi kaller kvalitetssikring eller «second opinion», ved at man har grupper som kommer inn og kan se ting fra en annen vinkel. Jeg mener at de var veldig nyttige de møtene vi hadde med referansegruppen.

Jeg vil også legge til at jeg tok opp med Jon Lereim at akkurat i vekslingsfeltet da vi skulle legge fram proposisjonen, hadde ikke Lereim og hans gruppe fått se det siste utkastet, fordi det var en del politisk bearbeiding av sisteutkastet helt til slutt. Og Lereim og jeg var enige om at da baserer de sitt notat eller sin utredning på den nest siste versjonen. Men det er ikke den store forskjellen på det, tror jeg. Men det er klart at på slutten av en sånn proposisjon er det en del finjustering, og det var vi enige om. Men det var et meget nyttig utvalg, som vi hadde stor glede av. At vi ikke har tatt hensyn til alle ting, vi kan ikke ta hensyn til alle ting som kommer frem i sånne utvalg, det er det faktiske forhold.

**Kari Økland (KrF):** Det tror jeg også alle har forståelse for.

Et spørsmål til Steinar Killi: Hvordan ser du på din rolle som både prosjektdirektør med overordnet ansvar for Gardermoprosjektene og som representant for den politisk ansvarlige statsråd? Du følte deg ikke på sett og vis litt inhabil? Eller kan du forstå at noen gjerne bruker betegnelser som bukken og havresekken?

**Steinar Killi:** Nei, det må jeg si at jeg skjønner ikke, fordi dette prosjektet ... Man kjenner jo norsk politikk og lokaliseringsvalg, at det er nokså hete saker, og dette var

jo en veldig het sak. Så jeg passet på ved enhver anledning det var regjeringsskifte og fikk klarert at jeg hadde statsrådets fulle tillit, og det fikk jeg fra alle. Så jeg føler ikke at det var noen problemer der.

**Kari Økland (KrF):** Er det riktig at du en gang har uttalt at Gardermoen har verdensrekord i rask utredningstid?

**Steinar Killi:** Ja, jeg tror at jeg har sagt det, at vi klarer å få fram en konsekvensanalyse og en hovedplan som jeg er stolt av. Om det er verdensrekord, skal jeg ikke uttale meg om. Det var kanskje litt sleivete sagt, men jeg er stolt av det. – Da har vi også spart skattebetalingene for penger (munterhet i salen) – altså i utredningssammenheng.

**Kari Økland (KrF):** Kan det tenkes at det er derfor det nå avdekkes en del feil både prismessig, teknisk og miljømessig? Kan det ha noen sammenheng med at det gikk så fort?

**Steinar Killi:** Jeg ser ingen umiddelbar sammenheng mellom det. Det jeg ser en umiddelbar sammenheng med, og det er det man har vært inne på her, er at Romeriksporten var det som sprakk i hele Gardermoprosjektet. Den lå på tidskritisk linje fra første stund. Og hva det har betydd, det synes jeg også Mydske-utvalget har en god analyse av – så jeg må slutte meg til den analysen.

**Møtelederen:** Oppfølging – Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Lereim, har jeg forstått deg rett når du mener at Gardermoprosjektet var en politisk beslutning og ikke et faglig fundert prosjekt – nærmest koste hva det koste ville så skulle prosjektet utføres på Gardermoen? Og hadde dere vanskelige arbeidsforhold i denne referansegruppen som du har vært leder for? Og til slutt: Ble egentlig arbeidet deres verdsatt?

**Jon Lereim:** Til det første spørsmålet, om dette var politisk eller ikke: Der sendte jeg et brev til Opseth hvor jeg stilte spørsmålet: Hva er akseptkriteriene for å sette i gang i det hele tatt med en hovedflyplass? Og er det basert på driftsøkonomi for hovedflyplassen alene, driftsøkonomisk lønnsomhet for hovedflyplass pluss tilbringersystem, eller er det rent samfunnsøkonomiske kriterier som skal gjelde? Og da sa jeg at dersom det ikke var driftsøkonomisk lønnsomhet på flyplass pluss tilbringersystem, hvor ligger smertegrensen rent samfunnsøkonomisk for hva man mener fortsatt er forsvarlig? Og jeg følte at det brevet som jeg fikk fra Opseth, det var såpass generelt at det ikke gav et fyllestgjørende svar. Det er klart at det er veldig komplekst, det er alle enige om, og det er beslutninger under usikkerhet. Men her er nok den fagprofesjonelle verden og den politiske verden nokså forskjellige. Så det brevet fra Opseth svarte egentlig ikke på mine litt mer presise spørsmål knyttet til både driftsøkonomi og samfunnsøkonomi.

Når det gjaldt arbeidsforhold: Vi representerte ulike grupperinger. Det var Knut Anfindsen, sjefflyger fra SAS, så var det også noen fra LO og Arkitekthøgskolen i Oslo. Så da hadde vi en gruppe som arbeidet sammen. Som sådan jobbet vi godt sammen. Vi møttes også i møter i Samferdselsdepartementet. Det som alltid er et spørsmål når man kommer sammen, er: Er all informasjon tilgjengelig? Det at referansegruppen formelt kom i stand såpass sent, betyr at da er du for så vidt noe i etterkant av hele hovedplanprosessen. Så ideelt sett var det ikke gunstig at referansegruppen ble etablert så sent. Det må jeg si også fra et rent profesjonelt ståsted. Det burde ha gått mye mer parallelt med selve hovedplanarbeidet som tiltakshaverne drev med.

**Odd Holten (KrF):** Så du føler egentlig at arbeidet var ikke av betydning?

**Møtelederen:** Beklager, men det er Carl I. Hagen som er neste til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har også spørsmål til Lereim. På side 14 i rapporten av 7. mai 1992 – vel før også formelt det siste, altså proposisjonen, er fremmet – står det følgende under Gardermoen – Hobøl:

«Revidert utkast til St. prp. gir etter referansegruppens vurdering ved enkelte anledninger inntrykk av at resonnementer og tall er brukt på en slik måte at Gardermoenalternativet kommer mer positivt ut enn det kan være grunnlag for.»

Og det står:

«I det følgende gis noen eksempler på forutsetninger som etter referansegruppens mening kan diskuteres på ulik måte, og som har betydning for vurdering av de økonomiske analysene for Hobøl».

Hvis vi oversetter dette til vanlig dagligtale, som vanlige mennesker forstår, betyr dette at det var en slags gjennomgående tråd at for Gardermoen fant man det mest positive for å fremstille det gunstigst mulig, mens for Hobøl var den røde tråden at man skulle helst påpeke de negative tingene med høye kostnader og vanskeligheter for å få størst mulig total fordel på Gardermoen?

**Jon Lereim:** Dette er knyttet også til detaljeringsgrad, eller modenhetsnivå, på de to. Det er egentlig å sammenlikne epler og bananer, for å si det sånn, og det er det egentlig umulig å gjøre direkte, så jeg mener her at forutsetningene for å sette i gang en sånn tilleggsutredning for Hobøl – hvis man først skal ta det likeverdige, så må man også gjøre det likeverdige i detaljeringsgrad. Det er sånn ut fra et profesjonelt ståsted. Hva som var de politiske føringene for dette, det er en annen sak, men iallfall rent profesjonelt sett ville jeg ha sett at dette burde ha vært på samme detaljeringsnivå, eller modenhetsnivå.

**Møtelederen:** Det neste oppfølgingsspørsmålet er fra Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Vi har både i den forrige høringen og i denne høringen vært opptatt av hvorfor det

tok så lang tid før referansegruppen ble oppnevnt. Jeg har forståelse for at Lereim ikke kan svare på det, men kanskje Killi kan svare på det? Og for å knytte det til Opseths svar: Han mente at årsaken var familiære forhold knyttet til deltakerne, men komiteen har fått brev fra Sven Erik Lundby, som sier at det kan det umulig være, det gjorde man oppmerksom på øyeblikkelig. Kan du si noe om hvorfor det tok så lang tid? Nå snakker jeg om referansegruppen.

**Steinar Killi:** Nei, jeg ber om forståelse for at det kjenner ikke jeg til. Jeg bare vet at to personer var i nær kontakt om dette. Det var Kjell Opseth og han som da var Høyres fraksjonsleder i komiteen, Anders C. Sjøstad. Du får spørre dem. Jeg vet ikke noe mer om det.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy – neste oppfølgingsspørsmål

**Inger Lise Husøy (A):** Det går særlig på svaret som Killi gav når det gjaldt Mydske-rapporten, altså hvor du langt på vei støttet den. Mydske-rapporten går jo inn på at ledelsen var for dårlig, kontraktene var for dårlige, miljøet ble ofret ut fra hensynet til åpningsdato, og det var veldig dårlig arbeidsmiljø mellom utbygger og entreprenør. Det som forundrer meg når jeg leser dette, er at det virker som at de som hadde ansvaret for dette i departementet, har ingenting sett og ingenting hørt. Det må være feil. Hvorfor grep ikke du inn? Du måtte ha sett at det var store problemer i NSB Gardermobanen – tidlig?

**Steinar Killi:** Det kan jeg bekrefte, at vi nokså tidlig fikk signaler om at ting ikke var så bra, og det hadde sine spesielle årsaker. Der vil jeg si at hvis jeg skulle ha gjort dette i ettertid, så hadde jeg villet tatt og lagt det aksjeselskapet som heter Gardermobanen, direkte under departementet, slik at vi direkte kunne ha grepet inn. Men slik var det ikke organisert, og det var en for tung vei å instruere.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** Dette modell- og utviklingsarbeidet som jo startet allerede med Stortingets beslutning om Hurum, det har for så vidt i ettertid vist seg at det har inneholdt en god del svakheter, og mitt spørsmål i oppfølgingen av det som Kari Økland startet med, er: Kan man da i ettertid si nå i alle fall at hvis man går etter årsakssammenhengen, hvorfor det gikk som det gikk, var det kanskje hovedsakelig først og fremst at det norske fagmiljøets kompetanse og ekspertise var for begrenset på det tidspunktet?

Det spørsmålet er det kanskje naturlig å stille fortrinnsvis til Killi som prosjektdirektør, men like mye til Sørli og Lereim, som også fulgte opp gjennom de gruppene som de to ledet?

Det er iallfall veldig lett å være etterpåklok, i disse spørsmålene, men vi skal jo også lære av svakhetene.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Da tror jeg Killi får prøve å svare på det. Statsråden kan kanskje være inhabil siden spørsmålet var såpass generelt stilt, men jeg vet ikke hvordan Killi føler det?

**Steinar Killi:** Jeg vil bare referere til både hva referansegruppen til Jon Lereim sier, og hva Mydske-utvalget sier, at det er vel ingen prosjekter i Norge som har vært så kvalitetssikret og verifisert som dette prosjektet.

Problemet var at Norge er et lite land. Hvis først en konsulent eller en oppdragsgiver har en jobb, så kan vi ikke bruke ham som kvalitetssikrer. Og du bruker opp veldig mye folk i Norge på et så stort prosjekt. Derfor var det en rekke – altså, i svaret til komiteen er det listet opp ca. 100 forskjellige firmaer som var inne i kvalitetssikring og verifikasjon av dette prosjektet, og vi måtte henvende oss til utlandet for å bruke utenlandsk ekspertise i stor grad. Det betyr ikke at den norske ekspertisen var for dårlig, men det var rett og slett at man kan ikke bruke samme eksperten to ganger hvis man skal kvalitetssikre.

**Jon Lereim:** Når det gjelder om det er kompetanse i Norge eller ikke: Det er klart at flyteknisk vil flyselskapene kunne ivareta det, og det var også, mener jeg, faglig godt ivaretatt av bl.a. Knut Anfinsen fra SAS i referansegruppen.

Hva angår miljøer som utreder ting i Norge når det gjelder prosjektstyring og prosjektledelse, er det faktisk sånn at der ligger Norge langt fremme internasjonalt. Vi har ikke noe å skamme oss over der. Der har vi fagmiljøer. Men det som Killi sier, om det er mange nok, om det er mangfold nok for å kunne ha en tredje part, eller uavhengighet, det er en annen sak, men nivået som sådant med hensyn til kompetanse er meget høyt. Da Bjørn Sund først kjørte gjennom, altså gjennomførte selve Gardermoprojektet, var det glitrende håndverk som representerer egentlig det høye nivået på prosjektstyring som sådan. Men det er forutsetningene bak man kan stille spørsmål om, bl.a. stilte jeg det i forbindelse med kriteriene, hvorvidt man skulle sette i gang eller ikke. Det er klart det er nettopp det man må se på og faktisk bruke mer tid på i forkant: Hva er forutsetningene? Når det gjelder gjennomføringsevnen, har vi kompetanse i Norge, men det er på forutsetningene før jeg tror man kan gjøre en bedre jobb og se på nettopp situasjoner hvor man må trene seg til å ta beslutninger under usikkerhet. Det gjelder ikke bare det offentlige, det er like viktig i det private næringsliv, hvor jeg ser at beslutningsevnen når man har et usikkert utfallsrom, er tilfeldig, nesten avhengig av dagsformen, i mange miljøer, og der er det ingen forskjell på det offentlige og det private. Så jeg mener at man må ha mye mer innsats på det å være mer tydelig og være synlig på forutsetningene før man setter i gang. Selve gjennomføringsevnen, der mener jeg at der er det kompetanse nok.

**Møtelederen:** Siste oppfølgingsspørsmålet er fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Her er vi jo helt ved sakens kjerne, fordi etter hvert som vi får bedre kjennskap om hva departementet hadde av bakgrunnsstoff, så ser vi jo at den usikkerheten som var på mange områder, ikke er formidlet til Stortinget, og Stortinget hadde hatt godt av å vite hvor stor usikkerhet det var i den typen prosjekter.

Jeg har lyst til å stille to spørsmål. Jeg reagerer veldig når Killi sier at Gardermobanen ikke skulle være et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt, det skulle være et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Men det som står i proposisjonen, er at dette er en lønnsom investering med en beregnet realavkastning på investeringen på 8 pst., og at driften av banen de første årene kunne betjene en gjeld på ca. 4,2 milliarder kr, og så la man inn 1,1 milliard kr for at dette prosjektet skulle opp og stå. Er det ikke i etterkant riktig å si at usikkerheten bak den type påstander i proposisjonen var mye større enn det som ble formidlet?

Så har jeg lyst til å spørre både Sørli og Lereim om brevvekslingen mellom departementet og komiteen som dreier seg om kollektivandelen, som jo på dette tidspunktet bare var tog. Der ble departementet spurt om hvordan man har kunnet komme fram til minst 50 pst. kollektivandel på Gardermoen sammenlignet med andre flyplasser. Departementet svarer at målsettingen er fastlagt bl.a. med utgangspunkt i registrert kollektivandel og kvalitet på tilbringersystemet på andre flyplasser i Europa. Hadde de faktisk dekning for en slik beskrivelse når de samtidig satt inne med den kunnskapen som deres rapporter har kommet med?

**Steinar Killi:** Jeg tror kanskje at Halvorsen har misforstått meg. Det jeg i hver fall prøvde å si, var at det står klart i St.prp. nr. 90 at Regjeringen på basis av de samfunnsøkonomiske beregningene foreslo at man skulle bygge ut Gardermobanen. Men så sier man samtidig – og det er helt riktig – at den kan også bli bedriftsøkonomisk lønnsom, og det har med finansieringen å gjøre. Det står i proposisjonen, så jeg har ingen merknader utover at det nå er ganske sikkert at de forutsetningene eller den spådommen som ligger om bedriftsøkonomi i St.prp. nr. 90, trenger man ikke være Marcello Haugen for å si ikke slår til.

**Møtelederen:** Et kort tilleggssvar fra Sørli.

**Ivar Sørli:** Det vi har sagt, er vel at de flyplassene som det var naturlig å se på, ikke hadde så stor andel som dette, og at vi stilte oss spørrende til det. Vi peker imidlertid på at standarden på det toget som skulle komme, var veldig høy i forhold til f.eks. München og Gatwick, så det var en usikkerhet der også. Så spørsmålet var vel heller om en skulle la usikkerheten gå opp eller ned her. Departementet gjorde en korrigerende av usikkerheten i forhold til bedriftsøkonomi. De justerte fra 57 pst. til 53 pst. for bedriftsøkonomiske analyser – vi mener vel at en kanskje burde justert det enda lavere, men de gjorde nå det. Men det var vel nettopp sammenlignet med andre – det var én av grunnene til at vi tvilte på dette.

**Møtelederen:** Da vil jeg få lov til å takke statsråden, Steinar Killi, Ivar Sørli og Jon Lereim for deres medvirkning i denne høringen. Vi er 20 minutter på etterskudd i forhold til oppsatt program, så det blir en noe kortere lunsj. Vi starter igjen kl. 12.40 – det er 20 minutter, og det får være god tid.

Høringen avbrutt kl. 12.20.  
-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.45.

*Høring med samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll og administrerende direktør i Luftfartsverket, Ove Liavaag.*

**Møtelederen:** Vi fortsetter da høringen om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplass og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, herunder også beslutningsgrunnlaget for Stortingets vedtak om utbyggingen av hovedflyplassen. Jeg skal ikke repetere alt, som jeg tidligere har gjort, om prosedyren, men jeg vil nok en gang ønske velkommen til Dag Jostein Fjærvoll, samferdselsminister, og nå også til Ove Liavaag, administrerende direktør i Luftfartsverket.

Jeg gjør bare oppmerksom på at prosedyren her er at hver av komiteens medlemmer har anledning til en ti minutters spørsmålsrunde – det skal inkludere svarene. Det er spørrerens tid, så hvis spørteren finner ut at han har fått tilstrekkelige svar, så kan spørteren gå videre. Dette innebærer også at de som skal svare, må søke å begrense sine svar, slik at de ikke blir altfor lange. I tillegg til hovedspørsmålet vil det bli gitt anledning til oppfølgings-spørsmål, som skal være relatert til hovedspørsmålet eller til det svaret som gis på hovedspørsmålet.

Vi fortsetter da høringen, og jeg gir ordet først til saksordfører Odd Holten. Vær så god!

**Odd Holten (KrF):** Takk, leder!

Jeg håper det er forståelse fra samferdselsministeren for at spørsmålene nå i hovedsak rettes direkte til Liavaag, i og med at det er han vi ønsker å få noen informasjonen fra.

Og da er mitt første spørsmål: Var du bekvem med de værtekniske utredninger i Gardermo-utbyggingen?

**Ove Liavaag:** Jeg vil gjerne gå tilbake til St.prp. nr. 90, og der står det helt klart at det selskapet som skulle planlegge, bygge ut, skulle også drifte, og driftsansvaret lå i OSL. Det som da er saken, er at de informasjonen som kom via den meteorologiske siden, skulle brukes til å dimensjonere også driften av flyplassen.

**Odd Holten (KrF):** Jeg har forståelse for det, men det er klart at det er lite grann som ligger i forhistorien her. Vi har behov for å få rede på ikke minst det som f.eks. ifølge brev fra statsråd Opseth til Østfold Høyre ble påpekt, at i det brevet som da angivelig ikke har blitt

sendt, var det tatt visse beslutninger. Hvorfor ble ikke dette brevet sendt? Kan du gi noe svar på det, for det var jo et grunnlagsdokument, forstår jeg, for nettopp å kunne drifte denne flyplassen i framtiden, og i det hele tatt gi en berettigelse for at den skulle bygges?

**Ove Liavaag:** Først vil jeg vise til det brevet som statsråden sendte til Østfold Høyre, og der er det brukt et uttrykk som heter «en lav profil». Jeg har aldri hørt at jeg har fått beskjed om å legge en lav profil på min virksomhet. Det som kom fram i to samtaler med Steinar Killi og med Bruzelius, var et spørsmål om ro. Og det kan du si er et mye mildere uttrykk enn det som er brakt inn her i forbindelse med statsråden.

Men det som var situasjonen, var at det var uro i Luftfartsverket, og det hadde sammenheng med at det var en veldig høy temperatur i Norge – for å si det sånn – med hensyn til hva som nå skulle skje hvis Hurum falt. Og det som da var vårt utgangspunkt, var: Hva gjør vi dersom det faller? Det ble grunnlaget for å vurdere: Hva gjør vi da? Og i den sammenheng var det snakk om at vi skulle lage et brev og sende det til Samferdselsdepartementet.

**Odd Holten (KrF):** Kan jeg da forstå det dit hen at du på en måte ikke fikk noen stoppordre fra departementsråd Bruzelius, som Killi tidligere i dag har berørt?

**Ove Liavaag:** I samtalen med Bruzelius ble det brevet ikke kommentert, verken av Bruzelius eller av meg. Det var en generell samtale. Det har vært en god kontakt mellom Bruzelius og undertegnede. Vi har fått informasjon. Og på bakgrunn av det har vi også hatt tillit til at når hun sier noe, så er det korrekt.

**Odd Holten (KrF):** Så stoppordre er ikke gitt?

**Ove Liavaag:** Nei, ikke stoppordre fra hennes side.

**Odd Holten (KrF):** Måtte du med andre ord da rett og slett overkjøre brevsriveren, Kjell Brevik, for å få ham til å trekke tilbake dette brevet sitt?

**Ove Liavaag:** Nei, jeg har ikke overkjørt ham. En kan si det slik at i utgangspunktet var det undertegnede som tok et initiativ til at vi skulle nedfelle dette i et brev, og jeg gav også uttrykk for en del synspunkter som burde være i dette brevet. Det har jeg også fulgt opp etter at vedtaket ble truffet og det nye arbeidet skulle settes opp – vi mente at vi måtte ha det slik at vi hadde flere alternativer, og at disse alternativene ble utredet likeverdig med dem som da skulle være med, ikke at ett er bedre enn de andre.

**Odd Holten (KrF):** Er det da slik å forstå at de sentrale informasjonen som Brevik ønsket å presentere – og jeg har jo forstått at dette var viktige informasjonen for i det hele tatt å kunne dokumentere værforholdene på den nye flyplassen på Gardermoen – var det slik at fagmiljøet, altså innenfor Luftfartsverket, var villig til å trekke dette tilba-

ke, eller er det som du sier, at det var du som på en måte da trakk en del konklusjoner, du la inn en del premisser, og på en måte dermed også sier at det er du som er den faglige leder og har ansvaret for at ikke dette kom fram?

**Ove Liavaag:** Ja, det er riktig summert opp. Men jeg kan også nevne hva som stod i brevet i utgangspunktet. Det var at vi ønsket flere alternativer. Vi ønsket flere alternativer enn Gardermoen og delt løsning.

**Odd Holten (KrF):** Er det en riktig påstand at du aktivt forsøkte å hindre Åsmund Rabbe i å legge fram sine værobservasjoner?

**Ove Liavaag:** Nei, det har ikke jeg gjort. Jeg har ikke gjort det!

**Odd Holten (KrF):** Så dette er nærmest en påstand som Rabbe da står for for egen regning?

**Ove Liavaag:** Jeg kan ikke erindre at jeg har stoppet Rabbe.

**Odd Holten (KrF):** Men du som leder for Luftfartsverket mener altså at de informasjonen som ble lagt til grunn for de værtekniske forhold, er fyllestgjørende for den informasjonen Stortinget har behov for i forbindelse med bygging av Gardermo-anlegget.

**Ove Liavaag:** Det er de informasjonene vi fikk fra Meteorologiske institutt når det gjelder Gardermoen. En av de rapportene er den rapporten som det er referert til i et av de spørsmålene som komiteen stilte til Samferdselsdepartementet, og som vi har vist til – det er 22/92. Det var en av dem. Og der fremgår det klart hvordan værforholdene er.

Når det da gjelder tilgjengeligheten, er den knyttet opp til to ting, det er vind og tåke. Når det gjelder spørsmålene om vintervedlikeholdet, så knyttes det opp til to ting, det er det mekaniske utstyret som vi har, vi har personell, vi har prosedyrer, og vi bruker kjemikalier. Der er det problemet har vært, at her er det underdimensjonert på det punktet.

**Odd Holten (KrF):** Men er det ikke litt underlig, etter ca. et års drift på et stort og kostbart anlegg, at allerede nå får vi i signal fra statsråden beskjed om at Luftfartsverket er ute for å prøve å få endret rammevilkårene for dette som har med bruk av kjemikalier å gjøre? Og dere ønsker da rett og slett – som jeg forstår det – å få utvidet rammen for bruk, for å få til en bedre trafikkavvikling. Dette er jo et vesentlig punkt, som burde ha vært med i forarbeidene før dere startet selve byggingen. Og det var et signal som vi også burde ha fått inn. For det fører også til miljøproblemer for dette store anlegget, som hadde et klart krav om at det skulle være et miljømessig godt, forsvarlig anlegg.

**Ove Liavaag:** Ja, og det skal det være også i fremtiden.

Det som skjedde, var at man innad i OSL traff et vedtak som innebar at man ikke skulle bruke kjemikalier på taksebanene og det sentrale oppstillingsområdet. De skulle håndteres maskinelt, mekanisk. Da vi åpnet den flyplassen, viste det seg at den maskinmessige siden var for svak, og det var en rekke andre svakheter ved selve flyplassen. Vi hadde for liten kapasitet på glykol- og avisingsplattformene. Vi hadde ikke fått knyttet opp taksebanene på en riktig måte. Og det var også slik at vi ikke hadde muligheter til å håndtere den nære delen mot terminalbygget uten å bruke kjemikalier. Dette tok vi da opp med SFT, og vi har fått anledning til å ha det de kaller anti-de-icing i dokkingområdet, slik at de ikke begynner å skli ut. Og det var en rekke andre ting som ble gjort – prosedyrer og alt – slik at brøytingen ble bedre, og bruken av kjemikalier har gått vesentlig ned.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men likevel er det jo det dere nå går inn på i dette brevet, at dere vil forsøke å få en utvidelse av rammen.

**Ove Liavaag:** Ja, det som er utgangspunktet vårt, er for det første at vi da må stenge flyplassen – hvis det er glatt på taksebanene, må vi gjøre det. Hvis vi skal redusere det, må vi bruke noe kjemikalier for å få det til. Utgangspunktet for det som nå ønskes gjennomgått, er å se om det er mulig å kunne få anledning til å bruke kjemikalier der og opprettholde ...

**Odd Holten (KrF):** Jo, men hadde det ikke da ...

**Ove Liavaag:** ... og opprettholde det som er utgangspunktet, at vi ikke skal forurense grunnvannet, og vi skal opprettholde vannbalansen.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men hadde det ikke vært bedre at disse signalene og denne beregningen lå inne i forkant ...

**Ove Liavaag:** Jo.

**Odd Holten (KrF):** ... slik at en slapp å søke allerede etter vel et år, for å få utvidet disse rammene? Det er bare ett av eksemplene på at Stortinget ikke har fått seg forelagt nødvendig informasjon om et totalprosjekt.

**Ove Liavaag:** Du kan si det slik at den status, eller det totale driftsopplegget som vi hadde i oppstarten av flyplassen, ikke var så sterkt som det skulle være. Og nå kan jeg si det sånn at det var en så sterk fokusering på fremdrift og miljøet ...

**Odd Holten (KrF):** Hvem var det som gav det sterke signalet? Var det politisk ledelse?

**Ove Liavaag:** Nei, det var ikke noen politisk ledelse. Det var en beslutning som ble tatt i OSL – det var fremdrift, det var kostnader, og så var det kvalitet. Kvaliteten var knyttet opp til at denne flyplassen skulle fungere fra

første dag. Det gjorde den ikke. Du kan si det sånn at i starten hadde Luftfartsverket tenkt gjennom hvordan man burde organisere den organisasjonen. Det var at man skulle bygge opp driftsorganisasjonen allerede fra begynnelsen, og at utbyggingsprosjektet lå på siden. Det lå på siden på en slik måte at det var de som skulle bygge på de premisser driften ville si at man måtte ha for å kunne drifte denne flyplassen i det området og med de utfordringer som ligger der. Og man kan vel si det slik, og det fremgår også av Mydske-rapporten, at undertegnede gikk ut av styret i OSL i november 1994 ut fra den frustrasjon at man ikke hadde fokus på drift i gjennomføringen av anlegget. Og det var noe av bakgrunnen for at man kom så langt bak – for å si det sånn – med hensyn til driftsforberedelsene.

**Odd Holten (KrF):** Det som vi har hørt tidligere i høringen i dag, er jo at det har vært vist en forståelse for og rett og slett gitt en innrømmelse på at forarbeidene har vært sviktende.

**Ove Liavaag:** Ja, på driftssiden.

**Odd Holten (KrF):** Nei, nå snakker jeg om forarbeidene før prosjektet kommer på beina. Og det er da jeg er ute etter: Er ikke det et signal som også burde vært naturlig for Luftfartsverket, som sitter så sentralt for å kunne drifte dette – at dere ikke har gjort et tilstrekkelig og godt nok arbeid? Og dermed har ikke vi heller fått de nødvendige informasjonen i forkant.

**Ove Liavaag:** Ja, det er jo klart at Luftfartsverket har den kompetansen at vi kan drifte i vintersesongene her i Norge, og vi har også en «rating» for at det kan vi. Men det som var utgangspunktet, det var, som sagt, at driften hadde vi ansvaret for, og så er det da spørsmål i hvilken grad man hørte på og lyttet til de personene som kom inn i selskapet, og som skulle ivareta driften.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men det er jo du som hindret at dette brevet og disse utredningene ble gitt videre, så da sitter du med et direkte ansvar.

**Ove Liavaag:** Og hvilke dokumenter snakker vi om da?

**Odd Holten (KrF):** Vi snakker om det brevet som vi da ikke fikk til Stortinget og ikke ble kjent med, nemlig det brevet som Kjell Brevik har vært skribenten for.

**Ove Liavaag:** Jo, men jeg kan ikke se at det er noen sammenheng mellom det brevet og driften.

**Odd Holten (KrF):** Men det ligger jo til grunn for at vi i det hele tatt kunne starte et prosjekt som Gardermoen.

**Ove Liavaag:** Bare for å si det slik: Det er en veldig lang historie når det gjelder hovedflyplassen. Egentlig kan jeg gå tilbake til 1981, men det er kanskje litt drøyt.

**Møtelederen:** Det tror jeg ikke vi skal gjøre. Nå er tiden for hovedspørsmålet egentlig ute, så hvis ikke det er noe ekstra som skal tilføyes nå på slutten, gir jeg ordet til første oppfølgingsspørsmål, fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, takk for det.

Jeg vil gå litt tilbake til samtalen med Bruzelius.

**Ove Liavaag:** Ja.

**Inger Lise Husøy (A):** Nå har jeg jo bakgrunn fra statssektoren og sentraladministrasjonen selv, så jeg er kjent med at folk snakker sammen på tvers av alt, selv om det er noen her i dag som synes det er merkelig.

Du sier at du ikke gav stoppordre, altså i forbindelse med det å roe seg. Men hadde du grunn til å tro at Bruzelius oppfattet det sånn?

**Ove Liavaag:** Nei, altså ...

**Inger Lise Husøy (A):** Nei, omvendt!

**Ove Liavaag:** Ja, omvendt. Nei, jeg har fått en kopi av et brev som Bruzelius har sendt til NRK, og hun orienterte meg i februar/mars om at det var ... ja, brevet er skrevet 1. juli 1998, og der står det at det løsnet i drøftelsene med Forsvarsdepartementet. Det fremgår også at denne utviklingen ble jeg orientert om – og det stemmer. Hun gir da uttrykk for at hun ikke ser bort fra at hun i den forbindelse kan ha anmodet luftfartsdirektøren om å avvente utviklingen av disse drøftelser før spørsmålet om andre stedsvalg blir reist. Jeg oppfattet ikke det som en ordre, men det lå et signal om at vi kunne holde oss litt i ro i en tid inntil vi får en viss avklaring av disse forhold. Det er faktum. Og jeg kan gjenta det en gang til: Det brevet som har vært et sentralt element, har plagd meg i ti år, fordi jeg mener at det som jeg gjorde, var riktig på det tidspunktet hvor jeg traff beslutningen. Om dere hadde spurt meg om jeg ville ha gjort det i dag, har jeg ikke noe svar på det, for da må jeg sette meg og tenke på dette på en litt annen måte enn det som var faktum den gangen. Så det er situasjonen. Det var ingen kommunikasjon omkring noe brev i forhold til Bruzelius.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du har nå sagt at du tok initiativet til at Luftfartsverket – vel, jeg går ut fra da med Brevik i spissen som teknisk direktør – skulle forfatte et konsept til et brev til departementet basert på å skulle undertegnes av luftfartsdirektøren selv. Det var ferdig fra Breviks side den 15. mars 1990, og ble da overført til deg. Du har bekreftet at du har fått en slags anmodning, råd eller signal om at det ville være ønskelig om Luftfartsverket holdt seg i ro. Hva var din begrunnelse overfor deg selv når du ikke omgjorde konseptet, undertegnet det og gjorde det til et formelt brev og sendte det til departementet? Hva er begrunnelsen din for ikke å gjøre det?

**Ove Liavaag:** Ja, begrunnelsen for det har jeg allerede svart på. I den gitte situasjon vurderte jeg det slik at det var riktig å roe ned innad også i Luftfartsverket og bruke andre kanaler for å komme fram med våre synspunkter, og det ble da også gjort gjennom Interdepartementalt koordineringsutvalg.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål – Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Selv om du i stad fortalte at det var vanskelig å svare på, vil jeg veldig gjerne at du tenker gjennom om du i ettertid angrep på at det konseptet fra mars 1990 ikke ble sendt.

**Ove Liavaag:** Ja, det er mye man kan angre på her i verden, også innen mitt arbeid i staten i 40 år har jeg noe å angre på, og når jeg sett ut fra dagens situasjon og med det ståsted som jeg nå har, ser tilbake på hva som har skjedd i kjølvannet av den beslutningen, ville jeg i dag ikke ha truffet det vedtaket.

**Møtelederen:** Jeg har tegnet meg selv til et oppfølgingsspørsmål.

Som saksordføreren har redegjort for, er det en rapport og et brev det her har vært snakk om. Brevet har vi fått forklaring på hvorfor ikke ble sendt, det andre spørsmålet er hvorfor ikke værrapporten ble sendt til departementet når den hadde så store driftsmessige konsekvenser. Jeg skjønner at dette ikke hadde noen avgjørende betydning for tåkeforhold, sidevind osv., men det hadde betydelige driftsmessige konsekvenser, for det hadde med vintervedlikeholdet å gjøre. Det regner jeg med må være en vesentlig del av vurderingen av driftskostnader, altså de faktiske utgifter ved å drifte flyplassen.

Ettersom nåværende og tidligere samferdselsministre har gjort det kjent at den rapporten ikke finnes i departementet, så kan den ikke ha vært sendt videre fra Luftfartsverket. Hvorfor ble ikke den sendt med de øvrige dokumenter?

**Ove Liavaag:** Ja, for det første ble det i vårt brev til Samferdselsdepartementet brukt en formulering fra vår side om at vi ikke hadde noen sikkerhet for at det dokumentet var sendt til Samferdselsdepartementet. I svargivningen tok vi inn det som vi hele tiden har sett på som tilgjengelighet, den værmessige tilgjengeligheten, og det var skrevet ut. Vinterdriften var en informasjon som også lå ved rapporten, og som skulle brukes til dimensjonering av vinterdriften. Hvis man da hadde fulgt opp det som stod der, sammen med andre rapporter, så ville man kunne håndtere dette tilfredsstillende.

Da kan du si det sånn at når vi sendte det over, mente vi at dette var dekkende for det spørsmål som kom, og vi viste da til rapporten i vårt forslag, og det ble videreført til Stortinget fra Samferdselsdepartementet uten endring på det punktet.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kunne du være så snill og beskrive litt nærmere hva dette som gikk på ro og uro i Luftfartsverket rundt 1990-1992, gikk på? Var det sånn at man da fryktet at nå faller Hurum, man står igjen med to alternativer, Gardermoen og delt løsning, delt løsning er det verste – nå er det om å gjøre å holde kjeft så vi i hvert fall får Gardermoen?

**Ove Liavaag:** Ja, jeg er enig i at det innad i Luftfartsverket var en veldig negativ holdning til delt løsning. Bakgrunnen for det var at Fornebu ikke hadde noe langt liv med mindre det ble foretatt store saneringer på den flyplassen for å få den oppgradert på kapasitetssiden i utgangspunktet, men det viktigste var sikkerheten. Dette var en flyplass som hadde utviklet seg over 60 år, og i så måte var det bygd inn ting som ikke burde være der hvis det skulle være et langsiktig perspektiv knyttet opp til Fornebu. Og så hadde vi de andre problemene, som lå på at vi skulle skifte fram og tilbake. Så det vi var opptatt av var at hvis vi fikk den løsningen at det i framtiden skulle være et delt opplegg, fikk vi en veldig dårlig løsning.

Så for da også å være helt ærlig, ...

**Møtelederen:** Det skal man være!

**Ove Liavaag:** Ja, jeg skal prøve å være enda mer enn det også i og for seg!

Vi hadde to ganger opplevd at Gardermoen ikke kom inn. Hvis vi hadde kun det alternativet og det ikke kom inn i prosessen da Stortinget skulle ta et vedtak, så måtte vi et annet sted – og da mistet vi tid. Og behovet for å få en ny hovedflyplass var sterkt, og det var det som var utgangspunktet for at vi ønsket å ha flere alternativer inne.

**Møtelederen:** Da går vi videre med hovedspørsmålsstillere – neste er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Takk for det.

Det har jo vært målinger på Gardermoen siden 1957. Det som i hvert fall kom fram siste gang – det har jo vært så mange påstander i avisene, og når du opptre på en så ærlig måte, må jeg få spørre: Endret DNMI-rapporten 22/92 på tall som tidligere er oppgitt om Gardermoen når det gjelder regularitet?

**Ove Liavaag:** Nei, det gjorde den ikke, men det jeg også kan si er at i den rapporten står det under vintervedlikeholdet at man har 53 timer i snitt i denne perioden med hensyn til underkjølt regn. I 1999 er det ifølge informasjoner vi har fått fra Meteorologisk institutt, nå 33 timer. Sammenligningsgrunnlaget med Hurum er 25 timer, for å si det sånn.

**Inger Lise Husøy (A):** Det kunne ikke ha innvirket på stedsvalget, du er enig i det som har kommet fram tidligere?

**Ove Liavaag:** Nei, ikke når det gjelder det som vi definerer som værmessig tilgjengelighet knyttet opp til vind og tåke.

**Inger Lise Husøy (A):** Men man kunne vel ha fått til en bedre planlegging i forhold til vinterdriften?

**Ove Liavaag:** Ja, det kunne man ha fått.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, og hvor ligger ansvaret for det hen da?

**Ove Liavaag:** Ansvaret ligger i selskapet.

**Inger Lise Husøy (A):** Det er en del som har spurt meg om hvorfor det ikke ble lagt inn en form for en fjernvarme eller noe sånt under rullebanene. Kjenner du til det?

**Ove Liavaag:** Nei, det er ikke lagt noe fjernvarme, men det er ...

**Inger Lise Husøy (A):** Men det har vært diskusjon om det.

**Ove Liavaag:** Ja, det har vært diskusjon omkring det, men det ble ... Nå må jeg være litt forsiktig, for nå har jeg ikke full oversikt over akkurat det. Jeg mener man også var inne for å få brukt grunnvannet, men grunnvannet er nå brukt til energi. Det er bygd et energiverk der oppe som også tar seg av muligheten til å få energi opp fra grunnvannet.

**Inger Lise Husøy (A):** Først så har jeg lest Aftenposten, de har jo vært veldig opptatt av dette. Jeg har lært av journalister at en god story gjerne skal ha et offer, en helt og en banditt. Det er ikke sikkert at Stortinget jobber på samme måte som journalister, men er det et snev av sannhet i de antydningene som kommer fram i Aftenposten om forsøk på manipuleringer?

**Ove Liavaag:** At jeg manipulerte? Nei, jeg har ikke manipulert. Jeg kan si det sånn: Det som var den store utfordringen, i tillegg til det at de skulle prosjektere og bygge ut, var driften. Og driften fikk ikke den fokus den skulle ha, og hvis den ikke gjør det, kan man komme i den situasjon at en velger feil løsning med hensyn til hvordan selve flyplassen skal se ut og virke. Det er på driftssiden man har kompetansen på hvordan man skal drive i Norge med hensyn til vinterforhold. Og hvis man da ikke tar hensyn til de synspunktene som kommer fra driftssiden, kan man gjøre ting som ikke passer inn i den gitte situasjon med hensyn til de forhold som værsiden har. Og det kan sies sånn at i Norge er det på alle flyplasser behov med hensyn til å bruke både kjemikalier og også tungt utstyr for å kunne holde orden på den drift som skal skje i løpet av vinteren, og det må være knyttet opp til en stab av personell som er godt drillet, som kan dette og vet hvordan de skal håndtere vintersesongen.

Det er veldig viktig, og da må vi også ha prosedyrene og alt det andre på plass. Det kom for sent på plass, for å si det rett ut.

**Inger Lise Husøy (A):** Mitt siste spørsmål: Man får ofte en ganske negativ omtale av Gardermoen når det gjelder forholdene vinterstid. Men kan det bekreftes at Gardermoen figurerer blant de fem mest pålitelige flyplassene i Europa? Er det riktig? Jeg har sett omtale av det. Er det vanlig at det er så dårlig regularitet på store, internasjonale flyplasser, også der de ikke har vintervær?

**Ove Liavaag:** Ja. Vi kan da starte med 1998 – i oktober hadde vi en punktlighet på 36 pst. Det var lavt.

**Inger Lise Husøy (A):** Vi merket det, noen av oss var der.

**Ove Liavaag:** Ja vel. I januar, som vi er i nå, har vi over 80 pst. når det gjelder punktligheten. Det betyr at 80 pst. av trafikken blir avvirket innenfor 15 minutter ved det tidspunktet de skulle starte. Da har vi fått inn rapporter både fra European Control og fra AEA, som er den organisasjonen som har tatt hånd om de europeiske flyselskapene, og der ligger vi veldig høyt oppe med hensyn til punktlighet. Og den verste flyplassen vi har – jeg skal ikke si hva den heter, men den ligger i Italia – har noe sånt som i underkant av 30 pst. punktlighet. Det er slik det er. Vi ligger veldig høyt oppe når det gjelder regularitet og også punktlighet, også i vintersesongen.

**Møtelederen:** Jeg har ikke registrert noen til oppfølging. Da kan vi gå videre til neste hovedspørsmål – det er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk, leder.

Jeg vil også bare litt kort tilbake til brevet som ikke ble sendt, eller konseptet som ikke ble til brev. Der nevnte luftfartsdirektøren i tidligere svar at det var i telefonsamtaler med Killi og Bruzelius hvor uttrykket om å «holde seg i ro» ble benyttet, eller at man ønsket mer ro. Var det i samtale med både ekspedisjonssjef Killi og departementsråd Bruzelius? Jeg vet at grunnlaget for samtalen var dette med at Forsvaret visstnok skulle ha endret oppfatning.

**Ove Liavaag:** Ja, det kom fra begge to.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det kom fra begge to?

**Ove Liavaag:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da vil jeg gå over på noe annet. Du sa også at det i Luftfartsverket begynte å bli en betydelig grad av uro omkring hva gjør vi hvis Hurum faller.

**Ove Liavaag:** Hm-hm.

**Carl I. Hagen (Frp):** Følte Luftfartsverket og du at grunnlaget for å skrinlegge Hurum var tilstrekkelig faglig utredet og begrunnet?

**Ove Liavaag:** Når det gjelder det som går på den værmessige siden, var det de tallene som kom fram etter den måling som var der oppe fram til det tidspunktet hvor vi fikk en oversikt over hvordan situasjonen var, og det var like før 1990, som gjorde at vi varslet Samferdselsdepartementet om at tallene var dårligere enn det som stod i stortingsproposisjonen som lå til grunn for vedtaket. Der igjen ble det nedsatt en gruppe, en styringsgruppe, og det som da kom ut av det, var for det første to ting: Det ene er at ut fra de rapporter de fikk inn gjennom verifikasjonssystemet, var det en vesentlig forskjell, og for det andre gav de også uttrykk for at det arbeidet som der var gjort, og verifikasjon med internasjonale institusjoner som var inne, viste at det ikke var et stort avvik mellom det som DNMI gjorde, og det som de hadde kommet fram til.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvis man – jeg kan for lite om dette, men det er noe som heter kategori III på flyplasser, kategori I og kategori II – hadde gått på kategori III med mest teknisk utstyr, hadde det da vært en annen vurdering, eller var grunnlaget hvilket krav man satte til kategori?

**Ove Liavaag:** Nei, altså kategori III er 99,5, det, generelt sett på alle.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så til ansvarlige ved Meteorologisk institutt på dette tidspunkt, altså på slutten av 1980-tallet/begynnelsen av 1990-tallet, Åsmund Rabbe. Han skrev et brev den 15. april 1988, som også ble sendt til Luftfartsverket, hvor han indikerer ganske sterkt at han og hans avdeling ble satt til side til fordel for klimavdelingen, som ikke hadde den nødvendige lange erfaring med luftfartssakene. Hva var din reaksjon på dette brevet?

**Ove Liavaag:** Det kan jeg si, at for det første ble jeg litt overrasket, men denne prosessen eller hva det måtte være, var innenfor Det norske meteorologiske institutt, og vi hadde ingenting med det å gjøre. Men ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Men du la senere til grunn det som Meteorologisk institutt kom med av rapporter.

**Ove Liavaag:** Ja, men jeg har ingen kompetanse til å kunne vurdere hvem i Meteorologisk institutt som hadde den høyeste kompetansen når det gjaldt dette.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du valgte å legge til grunn det som kom derfra.

**Ove Liavaag:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det forstår jeg.

**Ove Liavaag:** Men det som jeg også gjerne vil få lov til å si, og der må jeg nødvendigvis gå tilbake, ikke til 1981, men da må jeg gå tilbake til 1970 og 1971, fordi da var det Tufte-Johnsen-komiteen som drev med en vurdering av hvor den fremtidige hovedflyplassen i Oslo skulle ligge sånn ved år 2000. Og da var det at Petter Dannevig – som var den som har grunnlagt flymeteorologien i Norge – gav en avhandling som konkluderte med at de værmessige forholdene på Hurum ikke kunne godtas, og det var et av elementene for at Hurum falt, og det var ett til, at det var for dyrt.

Så kan man si det sånn at litt senere ble Hobøl båndlagt. Og så, i 1981 eller i 1980, begynte man å jobbe med den første luftfartsplanen. Og da hadde man et utgangspunkt med prognoser på 7 millioner passasjerer i år 2000. Og det som da skjedde, var at trafikken økte vesentlig. Og vi hadde da lagd – Luftfartsverket startet opp før det med å lage en prognose, og den prognosen sa at en kom til å få ca. 13 millioner passasjerer i år 2000. Og så ble da Hobøl opphevet. Og så gikk vi tilbake ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er riktig. Men det du sier nå, er at Hobøl ble opphevet på feilaktig grunnlag, hvor departementet hadde prognoser på 7 millioner passasjerer i 2000, og dere, som var faginstans, hadde 13 millioner?

**Ove Liavaag:** Ja. Vi varslet om det, og vi fikk bekrefteelse på at trafikken gikk opp, og vi hadde dokumentene her, og resultatet av dette ble at Luftfartsverket ble bedt om å gå gjennom de gamle utredningene for å se om det hadde skjedd endringer, og at vi skulle komme tilbake med en ny rapport. Og da ...

**Carl I. Hagen:** Da må jeg ...

**Ove Liavaag:** Og da – la meg bare si – da måtte vi ha tak i de meteorologiske sidene. Og da tok vi kontakt med Meteorologisk institutt og bad om at de så på de tallene som var Tufte-Johnsen-komiteens dokumenter, og vi fikk da tilbake at det ikke var noen problemer med værmessige forhold på Hurum. Men det de sa, var at de ikke hadde noen nye data, og derfor anbefalte de Luftfartsverket å investere i en siktmåler. Og det gjorde vi, men vi hadde ikke kompetanse til å drifte den, og vi lot det være DNMI's ansvar å plassere den på rett sted og lese den av på rett måte.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og det var det Åsmund Rabbe som stod for på det tidspunktet?

**Ove Liavaag:** Det var det Rabbe som stod for, ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ville det ikke vært naturlig da at Luftfartsverket reagerte litt senere, når det var signaler om at man arbeidet for å få stoppet Hurum, og så fjernet man nettopp Rabbe, som hadde sagt at værforholdene på Hurum var tilfredsstillende?

**Ove Liavaag:** Ja, vær... Nå vet ikke jeg, nå husker ikke jeg hvilket årstall det var ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Men da vil jeg heller gå over på noe annet på min tilmålte tid.

Luftfartsverket gikk hele tiden inn for at man skulle utrede dette med likeverdighet.

**Ove Liavaag:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg tenker da på brevet som ikke ble sendt. Du sa i sted at du valgte andre kanaler, og da er mitt spørsmål: Valgte du da å gi muntlig uttrykk for Luftfartsverkets sterke ønske om likeverdig utredning i møter – hvor jeg vet det også ble tatt referater, noe Aftenposten viste til forleden dag – fordi det da ikke ville være kjent for offentligheten, mens et offisielt brev fra Luftfartsverket til departementet ville selvsagt noen av journalistene få tak i, at man altså la vekt på at det var offentligheten som ikke skulle være kjent med Luftfartsverkets sterke anmodning om likeverdig utredning av et annet alternativ som ble fremført *muntlig* overfor departementet?

**Ove Liavaag:** Det er en fremstilling som jeg i og for seg ikke kan ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Du selv sa i sted at du valgte å gjøre dette gjennom andre kanaler enn et offisielt brev. Hvilke andre kanaler var det da?

**Ove Liavaag:** Ja, det var i det såkalte interdepartementale koordineringsutvalg.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvilken annen grunn har man for å gjøre det muntlig enn at man ikke ønsker at offentligheten skal bli kjent med det?

**Ove Liavaag:** Nei, man kan være muntlig i den forstand i selve møtet, men det som er det viktige, det er å få det inn i referatet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jo, men det er jo ikke offentlig tilgjengelig av seg selv.

**Ove Liavaag:** Jo, det viser seg at det er det i ettertid.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jo, jo, men da er det for sent. Nå ligger flyplassen der, dessverre.

**Ove Liavaag:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er det som nettopp er problemet, at hadde Stortinget blitt kjent med disse tingene på det tidspunktet, så hadde vi kanskje gjort et mer fornuftig vedtak.

**Ove Liavaag:** Ja, det kan det godt hende at det hadde gjort.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og så til det neste – det er ett minutt igjen. Ble det offentlig kjent og meddelt da du gikk ut av styret i OSL i 1994 at det i realiteten var i protest mot at man ikke under planleggingen tok hensyn til driftsmessige forhold på flyplassen?

**Ove Liavaag:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ble det offentlig kjent også?

**Ove Liavaag:** Det ble iallfall – nei, ikke offentlig kjent i den forstand, men styret i Luftfartsverket, som er generalforsamling for selskapet, var veldig opptatt av driftssiden, og vi hadde flere diskusjoner omkring det. Og fra administrasjonens side ble det lagt opp til et konsept som innebar at vi burde gjøre det på den måten at vi etablerte et driftsselskap som ble bygd opp og hadde kapasitet og kompetanse til å kunne håndtere driften, og at det andre skulle være et rent utbyggingsselskap som skulle nedlegges, eventuelt fusjoneres inn i det nye.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det har vi hørt før. Hvorfor ble dette stoppet av styret?

**Ove Liavaag:** Det ble ikke stoppet av styret, det ble stoppet av Samferdselsdepartementet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men var det ikke styret som var generalforsamlingen i selskapet?

**Ove Liavaag:** Jo, men styret i Luftfartsverket var styret og generalforsamlingen, og da ble denne saken sendt over til Samferdselsdepartementet, fordi dette var et forslag som lå utenfor rammen av det som var i utgangspunktet. Og det var det vi hadde ønske om, og resultatet av dette ble at det ikke ble noen ting.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så Samferdselsdepartementet overprøvde den faglige vurderingen når det gjaldt planleggingen av Gardermoen som hovedflyplass november 1994 da dere ville gjøre det annerledes, for dere så problemene ved at man ikke tok hensyn til de driftsoperative tingene?

**Ove Liavaag:** Det var i 1994, og det meste var i 1995.

**Møtelederen:** Da går vi til oppfølgingsspørsmål – Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Ifølge den boken vi har fått oss tildelt «Makt på liv og død», var Brevik, og flere med ham, nær ved å slutte i sine stillinger i Luftfartsverket da det ble kjent at deres faglige vurderinger ikke ble oversendt til Samferdselsdepartementet. Det må jo være ganske alvorlig, ja rett ut dramatisk, når en leder opplever at staben hans faktisk vurderer å trekke seg på grunn av at de faglige signaler ikke blir videreført. Og det var det jeg prøvde å komme inn på i mitt hovedspørsmål også – altså at de faglige signaler ikke ble videreført. Du overprøvde

hele staben din, du fortiet de informasjonen som vi burde hatt kjennskap til. Ser du viktigheten av dette for oss som sitter i en beslutningsprosess?

**Ove Liavaag:** Ja, hvis det er slik, er jeg enig i det. Men jeg registrerte ikke at det utsagnet som kom her nå, var det generelle i Luftfartsverket. Hvis det var det, burde jeg ha blitt konfrontert med det, og det ble jeg ikke.

Det kan hende at dette kunne ha fått en annen vinkling dersom jeg hadde visst at så var tilfellet, for det var et annet element i saken, og det var ikke oppe til diskusjon i det hele tatt i relasjon til hva jeg gjorde der og da. Dette er jo i og for seg et utsagn at man ser tingene i perspektiv baklengs mot en situasjon som var der for ti år siden.

**Møtelederen:** Neste hovedutspørter er Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Hensikten med høringen er jo å få klarhet i om informasjonen til Stortinget har vært god nok, og om den usikkerheten som var i din etat, og hos dem som gav dere råd, ble formidlet til Stortinget.

Og da har jeg på dette tidspunkt behov for å få presisert en del av det som har vært diskutert. Først: Er det fullt samsvar mellom det du sier her, og det du sa i TV-programmet «Brennpunkt» om dette brevet av 15. mars 1990, som ikke er sendt, og som har vært et tema her?

**Ove Liavaag:** Nå husker jeg ikke ordrett hva jeg sa, men det som iallfall var essensen i det jeg skulle si, var at det var jeg som tok beslutningen. Det jeg også sa, var at det var mitt ansvar at den beslutningen ble truffet, og det er jeg innforstått med.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har oppfattet deg slik at du ikke har oppfattet at det skulle være noe ønske fra departementet om en lav profil. Stemmer det?

**Ove Liavaag:** Nei, uttrykket «lav profil» ble iallfall ikke brukt. Det var spørsmål om å roe ned situasjonen. Det var det det dreide seg om.

**Svein Ludvigsen (H):** Etter det jeg er kjent med, så har Opseth skrevet brev til Østfold Høyre, hvor han sier følgende:

«I denne situasjonen anmodet departementet Luftfartsverket om generelt å holde en lav profil i saken om ny hovedflyplass for Østlandsområdet.»

Betyr det at du ikke har oppfattet det slik?

**Ove Liavaag:** Det spørsmålet svarte jeg på i innledningen av møtet.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, men jeg stiller spørsmålet nå.

**Ove Liavaag:** Ja, men da i møtet med meg. Og jeg svarte at det uttrykket ble ikke brukt, verken fra Steinar Killi eller fra Bruzelius.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg bare refererer at statsråden mener at han har bedt dere om å holde lav profil.

Da har jeg et spørsmål knyttet til dette brevet, som ikke ble sendt, og som du stoppet, og som inneholdt meget kritisk informasjon, som Stortinget da ikke er kjent med. Mener du at det kritiske innholdet er gjort kjent for Stortinget, og i hvilken sammenheng?

**Ove Liavaag:** For det første vil jeg si at jeg har lest det konseptet nå nylig, og sett ut fra dagens situasjon stod det ikke noen store ting der. Men det kan godt hende at i den gitte situasjon for ti år siden så kunne det være det, og det ser jeg ikke bort fra.

**Svein Ludvigsen (H):** Så du mener at når du leser brevet i dag, inneholder det ikke, som du sier, noen store ting?

**Ove Liavaag:** Det det gikk på – jeg vil nesten gå så langt som til å si at for enkelte som satt sentralt, var det en frykt for at vi skulle havne opp med delt løsning. Det var det som var utgangspunktet. Og da måtte vi ha flere alternativer enn to, hvor Fornebu og Gardermoen ikke var noen løsning i fellesskap. Vi hadde andre alternativer, som var beskrevet i det brevet. Det var det.

**Svein Ludvigsen (H):** Mener du at brevet som sådant og innholdet i brevet slik det er skrevet, ikke var kjent i departementet overhodet?

**Ove Liavaag:** Det brevetkastet der er sannsynligvis distribuert i en relativt stor mengde rundt omkring. For jeg har en følelse av at alle som er uenige i Gardermoen, har det brevet som et grunnlag for å gi uttrykk for at det hadde blitt lagt en ordre på oss, at vi skulle legge oss flate i forhold til det som vi faglig sett mente.

**Svein Ludvigsen (H):** Så du sier at brevet er vel kjent. Men ingen i departementet kjente til det. Kan vi feste tillit til et slikt utsagn?

**Ove Liavaag:** Ja, du kan si det sånn at når jeg tok den beslutningen, beholdt jeg mitt eksemplar, og det har jeg fortsatt.

**Svein Ludvigsen (H):** Så man har nærmest skrevet dette brevet for å øve seg i norskskriving, kan man få inntrykk av.

**Ove Liavaag:** Ja, det kan jo hende at det er en riktig definisjon, det øg.

**Svein Ludvigsen (H):** Ja vel. Da har jeg et spørsmål knyttet til denne værrapporten som du så vidt jeg oppfattet deg, ikke er helt sikker på om departementet fikk. Er det riktig oppfattet?

**Ove Liavaag:** Ja. Vi var ikke sikre på det.

**Svein Ludvigsen (H):** Har man i Luftfartsverket så dårlige postrutiner at man ikke vet hva som går ut og inn i kommunikasjon med departementet?

**Ove Liavaag:** Jo, vi har rutiner. Men det som er situasjonen, er at kontakten mellom prosjektet og Samferdselsdepartementet både gikk på formelt grunnlag og også via uformelle kontakter. Det som er helt sikkert, er at det dokumentet ligger i Luftfartsverkets hovedflyplassprosjekt, som ble konvertert til OSL ved etableringen av aksjeselskapet. Det dokumentet har vært der fra begynnelsen, og det er der fortsatt.

**Svein Ludvigsen (H):** Med din tette kontakt med departementet slo det deg aldri i samtaler og i møter at denne rapporten som inneholder så mye kritisk stoff, ikke var kjent i departementet? Igjen minner jeg om at det vi er ute etter, er om denne usikkerheten er formidlet til Stortinget.

**Ove Liavaag:** Jeg må bare si at jeg kan ikke huske at det var spørsmål fra Samferdselsdepartementets side omkring denne rapporten, 22/92. Det kan ikke jeg huske.

**Svein Ludvigsen (H):** Da har jeg et siste spørsmål, og det er for så vidt som det første: Etter at du nå har tenkt deg om, er det fullt samsvar mellom det du sier her, og det som ble hevdet i «Brennpunkt»-programmet?

**Ove Liavaag:** Hva jeg sa?

**Svein Ludvigsen (H):** Ja.

**Ove Liavaag:** Jeg har ikke i hodet hva jeg sa, men jeg prøvde å rekonstruere det i mitt første svar.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Leder! Får jeg bare føye til til det siste rundt rapporten og departementet. Det er klart at departementet har også et ansvar for hva det blir henvist til når det gjelder innkommet post, og de henvisningene vi gjør når vi sender ut post. Det betyr med andre ord at det er henvist til denne rapporten i en sak som er gått til Stortinget. Det må ikke sitte igjen det inntrykk at departementet løper fra sitt ansvar.

**Møtelederen:** Vi tror ikke at det er problemstillingen. Til oppfølging – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Det gjelder dette brevet, som er godt kjent og godt distribuert. Vi skjønner jo også at Liavaag hadde en viss undertone i måten han beskrev det på. Spørsmålet mitt er om konsekvensen av det du sier, er at det har vært en lekkasje fra medarbeidere i Luftfartsverket, som med hensikt, for å så tvil om videre prosesser, har distribuert dette.

**Ove Liavaag:** Det har jeg ikke sagt, og jeg akter heller ikke å kommentere det. Men det er ikke slik at det utkastet ligger i arkivet hos oss – og bare der.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølging.

**Carl I. Hagen (Frp):** Liavaag nevnte nå formelle og uformelle kontakter med departementet. Du har også bekräftet at hovedsynspunktene i dette brevet var vel kjent for departementet gjennom andre kanaler. Hvorledes ser du egentlig på denne blandingen av formelle og uformelle kontakter, når statsråder hele tiden viser til at departementet ikke er kjent med disse tingene, fordi de ikke har fått det formelle brevet, når du altså sier her at de hadde fått alle synspunktene, men på en annen måte – gjennom møtereferater. Er du da enig i at du, som er ansvarlig i Luftfartsverket, burde ha et langt mer restriktivt forhold til telefonsamtaler og underhåndskontakter og uformelle kontakter, og til enhver tid sørge for formelle beslutninger fra departementet, hvis du overhodet skal ta noe hensyn til det?

**Ove Liavaag:** Ja, jeg er enig i det prinsippet som du skisserer der. Alt som har betydning for Samferdselsdepartementet og Luftfartsverket i forhold til det som skal inn til Stortinget, må være skriftlig. Men så har man også situasjoner hvor man er i en prosess med sikte på å komme fram til en konklusjon. Det kan hende at det kan være viktig og riktig å ha en kommunikasjon for å se om vi er på rett vei. Men det som jeg er enig i, er det prinsipielle som ligger i ditt spørsmål. For å si det slik: I større sammenhenger er det veldig vanskelig i ettertid, etter mange år, å rekonstruere hva som egentlig foregikk.

**Møtelederen:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål, som er fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hvis vi skal prøve oss på en liten rekonstruksjon, i hvert fall på å sette ting i den rette sammenheng, så var situasjonen da dette brevet, som ikke er sendt, ble skrevet, at det hadde kommet værrapporter om Hurum som gjorde at dere oppfattet at regulariteten på Hurum som hovedflyplass var under det akseptable, og at man på det tidspunktet jobbet med tre alternativer: Hurum, Gardermoen og delt løsning. Så faller Hurum bort. Så kommer dette brevet på et tidspunkt etter at Hurum er falt bort og før Stortinget gjør nytt vedtak. Og det dere har på hjertet, er at det må utredes flere alternativer enn bare Gardermoen, i frykt for at delt løsning er det som blir den endelige konklusjonen. Er det da slik, når det gjelder diskusjonen om å holde ro og fred og ikke komme opp med noe, at man vurderer politisk at hvis det nå kommer opp flere aktuelle alternativer, flere utredninger, så får man aldri, innenfor et rimelig tidspunkt, avgjort en ny hovedflyplass for østlandsområdet? Er det derfor at dette brevet til sjuende og sist ikke går videre?

**Ove Liavaag:** Nei, det var ikke det. Det som var utgangspunktet, var at vi ikke så delt løsning som noen fremtidig flyplassordning for østlandsområdet. Så hadde vi den situasjonen at Gardermoen hadde falt tidligere, og det var heller ikke den som kom godt nok fram tidligere. Jeg vil si det slik at hvis man kom i den situasjonen at

både delt trafikk og Gardermoen ble nedstemt uten at vi hadde et annet alternativ, måtte vi begynne på nytt igjen. Det var det som var utgangspunktet for at vi startet med å tenke gjennom: Hvordan skal vi nå sikre oss at vi til syvende og sist får et forslag inn som man har en solid backing på, og at vi får det gjennomført innenfor en rimelig tidsramme?

**Kristin Halvorsen (SV):** Men dette ble på en måte skrinlagt eller holdt tilbake når man fikk beskjed om at det «løsnet» – jeg tror det var det som var uttrykket – i Forsvarsdepartementet, og at Gardermoen ble fastere fisk?

**Ove Liavaag:** Ja, det var et element for at den kunne bli litt større fisk!

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, det kan man si!  
Så er vi to år senere. Da kommer denne værrapporten. Da sitter man i Luftfartsverket og vet at det som skrinla Hurum, var en værrapport. Her sitter vi med en værrapport som gjelder Gardermoen, som kanskje ikke er dramatisk når det gjelder tåke og vind, men som er dramatisk på det som vi har vært inne på som gjelder ising, som også slår ut på regulariteten på en flyplass. Kan det ha påvirket Luftfartsverkets beslutning om at hele rapporten ikke ble oversendt departementet, at en sitter uten andre alternativer som er akseptable for Luftfartsverket enn Gardermoen, og at man frykter at en litt dramatisk værrapport kan skrinlegge hele Gardermoen?

**Ove Liavaag:** Nei, på det tidspunktet var ikke de tanke opp. Men det som i og for seg er interessant her i værrapportene, er at det ene er ising i tåke, det andre er underkjølt regn og yr i 0°. Hvis en tar de rette tallene, vil isingen knyttet opp til tåke og underkjølt regn være større på Hurum enn det er på Gardermoen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men er det da din vurdering at dette ikke var noen dramatisk værrapport?

**Ove Liavaag:** Nei, du kan si det slik at når det gjaldt den værmessige innflygingen, var den som den skulle være. Det som skulle håndteres på vintersesongen, skulle håndteres med mekanisk utstyr og kjemikalier. Det var det som lå til grunn for det. Så er det spørsmål om man har fulgt opp det på rett måte.

**Kristin Halvorsen (SV):** Er det da riktig forstått at du mener at det ikke er noen dramatisk værrapport, og at det som eventuelt var dramatisk, lot seg gjøre å forberede seg så godt på at regulariteten på flyplassen var grei?

**Ove Liavaag:** Vi vil ikke bruke uttrykket «dramatisk». Det som er situasjonen nå, er at vi ikke har anledning til å bruke kjemikalier på taksebanesystemet og det sentrale området. Det innebærer at skal vi opprettholde sikkerheten på flyplassen, må vi ha en beredskap som gjør at vi tidvis må stenge flyplassen. Det kan variere fra

år til år, og det kan også ta flere timer før vi kan komme på banen igjen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Syns du nå i ettertid at disse vurderingene burde vært kjent både for departementet og Stortinget før det endelige vedtaket om Gardermoen ble gjort?

**Ove Liavaag:** Det er litt avhengig av hvilket ståsted jeg skal ha når jeg skal svare på spørsmålet.

**Kristin Halvorsen (SV):** Hvis du tar mitt! –  
Jeg har et spørsmål til her: Den 14. september 1992, før vedtaket om Gardermoen, bad samferdselskomiteen om å få en oversikt over tilgjengeligheten på Gardermoen de siste ti år. Det dreier seg om vurdering av flyplassen – regularitet og hvor mye den kunne være åpen. Er det dere som har skrevet utkast til det svarbrevet som Samferdselsdepartementet sendte komiteen, og som bl.a. henviser til værrapporten?

**Ove Liavaag:** Det som var vanlig praksis, var at det var hovedflyplassprosjektet som utarbeidet et forslag, og det ble sendt til kontaktpersonen i Luftfartsverket, som skulle gå gjennom det og verifisere, og så skulle det sendes videre til Samferdselsdepartementet.

**Kristin Halvorsen (SV):** Svaret konsentrerer seg bare om sikt selv om dere som er faginstans, vet at tilgjengeligheten her er litt større, og at det for så vidt var ganske alvorlige innvendinger i forhold til ising etc. Syns du det er rart i ettertid å se at dette brevet bare henviser til det punktet i værrapporten som dreier seg om sikt?

**Ove Liavaag:** Ja – hvis jeg hadde fått det dokumentet i hendene i dag, og jeg hadde hatt den diskusjonen som er ført opp til nå, bak meg, ville jeg ha redegjort for det som gikk på vinterforholdet.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men syns du ikke det er rart, når du tenker på hvor mye «baluba» det var – dere som i 1990 mente at nå må vi jammen meg ha ro her, så vi får en flyplass, så det ikke blir delt løsning, og Hurum var torpedert av en værrapport? Når det da kommer en værrapport senere om Gardermoen, klarer man å la være å tenke tilbake på Hurum da?

**Ove Liavaag:** Nei, jeg har ikke sluttet å tenke på Hurum, for bak ryggen min på veggen henger det et stort bilde av Hurum hovedflyplass.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så du sørger fremdeles, eller?

**Ove Liavaag:** Så jeg ser hele prosjektet der, og jeg ser også hvilke store utfordringer vi står overfor for å håndtere flyplassen. Uansett, vi har ikke noe mer enn det vi har, men hvis vi hadde utredet Hurum og Gardermoen likeverdig helt fram til man skulle treffe vedtaket, kan

det jo hende at det hadde kommet på en annen vei – jeg vet ikke, dette er rene ...

**Kristin Halvorsen (SV):** Men det var jo ikke Hurum dere tok til orde for i det brevet som ble holdt tilbake – det var Hobøl og andre – da var Hurum skrinlagt allerede.

**Ove Liavaag:** Ja, da var det skrinlagt på grunn av de værmessige forholdene.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men på bakgrunn av det du sier nå, er det slik at du var uenig i at Hurum skulle skrinlegges.

**Ove Liavaag:** Nei, jeg var jo ikke uenig i det. Jeg undertegnet jo anbefalingen overfor Samferdselsdepartementet, at man var kommet til det punktet at vi hadde vanskeligheter med å kunne se at dette ville være en fornuftig investering i Hurum.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg syns kanskje du burde minnes på det akkurat nå.

**Møtelederen:** Nå er tiden oppbrukt, så kanskje vi avrunder der.

Carl I. Hagen, til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Vi har vært inne på nå flere ganger også dette med dagens situasjon, om den kunne vært forutsatt og forhindret, og jeg har tolket det dit hen at du egentlig sier at man både kunne og burde, basert på kjente værdata og synspunktene som kom fra andre kanaler enn brev, ha sikret seg ved å ha tilstrekkelig kapasitet og dimensjonering på Oslo Lufthavn Gardermoen for de problemene som man kunne ha forventet, og som dukket opp i fjor, og dukker opp i år. Men nå foreligger et brev fra Luftfartsverket til Samferdselsdepartementet om en slags prosess med tillatelse til å slippe ut mer kjemikalier. Hvorfor i all verden går ikke dette på helt normal måte fra aksjeselskapet Oslo Lufthavn til miljømyndighetene? Hva i all verden har Luftfartsverket som faginstans og Samferdselsdepartementet med et spørsmål om tillatelse til å slippe ut kjemikalier ned i grunnvannet på Gardermoen å gjøre?

**Ove Liavaag:** Ja, altså ...

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Du kan bare begynne, Liavaag, men dette er det jo jeg som har ansvaret for og ikke du. Vær så god!

**Carl I. Hagen (Frp):** Men brevet kom fra Luftfartsverket.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Ja da. Men han tar sin del av ansvaret, så tar jeg mitt.

**Ove Liavaag:** Vi fikk fra Samferdselsdepartementet en anmodning om å redegjøre for vinterdriften på Oslo

Lufthavn Gardermoen så langt. Så tok vi kontakt med OSL og bad dem å utrede det, og det sendte vi da til Samferdselsdepartementet, og vi fikk da tilbakemelding om at man ønsket at vi skulle kommentere det notatet. Og den kommenteringen, for å bruke det uttrykket, er det brevet som ble sendt 12. januar 2000, hvor Luftfartsverket gir uttrykk for sitt syn i forhold til det som kommer fra OSL inn mot Samferdselsdepartementet. Jeg kan også si at vi hadde veldig dårlig tid, men vi klarte iallfall å orientere styreformannen i Luftfartsverket om at slik var situasjonen.

**Møtelederen:** Var det noe å tilføye?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Saken er kort og godt at dette er forberedt til denne høringen for at komiteen skulle være å jour med situasjonen nå i vinter, og det Liavaag har beskrevet, er den helt korrekte behandlingsmåten. Det er statsråden og departementet som har bedt om å bli ajourført og få vurderingene nå ved nyttårsskiftet ut fra de erfaringene vi hittil har med vinterdriften, og så kommer den naturlige prosessen som Carl I. Hagen beskriver, at i det øyeblikk man ønsker å gå utover de grenser man har i dag for utslipp og bruk av kjemikalier, er det en helt annen prosess som settes i gang, og den vil vi få komme tilbake til slik det står i siste setning i brevet sendt til komiteen.

**Møtelederen:** Da er det neste hovedspørsmål, fra Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Ifølge boka «Makt på liv og død» valgte Gardermobanen å isolere utsatte bygg ned til en innendørs støygrense på 45 desibel, som er Verdens Helseorganisasjons norm, mens Luftfartsverket valgte å sette innendørs støygrense om natten til 53 desibel i henhold til et rundskriv fra Miljøverndepartementet på 1980-tallet. Medfører det riktighet?

**Ove Liavaag:** Det kan jeg ikke svare på, for det vet jeg ikke. De reglene vi bruker, er det som er satt opp gjennom en veiledning i utgangspunktet om hvilke nivåer de ulike soner må kunne etterfølge. Slik at vi har sone-ene utover, og da er det forskjellige størrelser på støyen i og for seg, men jeg kan ikke si det direkte nå. Jeg vet ikke, jeg må sjekke det bakover i rekkene.

**Kari Økland (KrF):** Luftfartsverket har vedgått at det gjennomsnittlige flystøynivået på Midtskogen er blitt høyere enn beregnet på forhånd. Kan du si noe om hva slags tiltak dere vil foreslå, om dere eventuelt vil anbefale å senke støygrensen?

**Ove Liavaag:** I den forskriften som gjelder for inn- og utflygingssystemene på Gardermoen, er forutsetningen at man skal foreta en fullstendig evaluering av det systemet etter en del tid, og det skal da skje i løpet av år 2000. I mellomtiden har vi da registrert en rekke avvik, og vi har også kommet med analyse av disse avvikene om hvorvidt vi kan få det annerledes, og det dokumentet

er nå sendt ut på høring for å se om vi kan gjøre noe i forkant før vi går inn i den store utredningen med en gjennomgang av hele forskriften. Det som er årsaken til at støyen er blitt høyere der, er at fordelingen av trafikken på østre og vestre rullebane har blitt noe annerledes enn det vi hadde fått fra Meteorologisk institutt ut fra et gjennomsnitt over flere år, slik at det har ført til at man på østre rullebane får mer avgang sydover enn det som var forutsatt. Jeg mener at det er slik det er.

**Møtelederen:** Da gir jeg til slutt ordet til saksordføreren.

**Odd Holten (KrF):** Takk, leder. Liavaag, du sa her tidligere at du vraket de faglige vurderingene til fordel for et vedtak om utbygging på Gardermoen. Du framstår dermed – dette noterte jeg ordrett, så du behøver ikke å tvile på det ...

**Ove Liavaag:** Kan jeg da få lov til å ...

**Odd Holten (KrF):** Ja, du kommer tilbake. – Du framstår dermed som en form for overdommer også over Stortingets behov for informasjon. Du har også sagt at du i dag ikke ville ha truffet beslutningen om å holde tilbake dette brevet. Hvorfor ville du ha endret på det? Var det fordi innholdet kunne rokke ved beslutningen om utbygging av Gardermoen? Og på denne bakgrunn, forstår du da at Stortinget dermed har fattet beslutning på sviktende grunnlag, og at Riksrevisjonens kritikk i så måte er berettiget?

**Ove Liavaag:** Jeg vet ikke riktig hvordan jeg skal kommentere det, men hvis det er inntrykket som har festnet seg, så må jeg bare ta det til etterretning.

**Møtelederen:** Jeg må bare si at komiteen så langt fra har konkludert, selv om det kanskje delvis kunne høres slik ut. Vi skal gå gjennom disse høringene i ettertid og behandle det i komiteen før komiteens endelige konklusjoner foreligger. Statsråden bad om ordet?

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg skjønner at vi er i oppsummeringsprosessen, men det må ikke sitte igjen det inntrykk at det er Luftfartsverket som sitter som ansvarlig for den proposisjon som er forelagt Stortinget og de konklusjoner som er trukket. De har levert premisserne, men det er departementet og Regjeringen som er ansvarlig for det som er presentert. Bare slik at ikke det inntrykket sitter igjen at vi legger skylden på noen.

**Odd Holten (KrF):** Jeg har ikke forsøkt å legge skylden på noen, jeg har bare referert til de uttalelser som Liavaag selv har kommet med, og det er det som var min oppsummering.

**Møtelederen:** Da tror jeg at jeg får takke samferdselsministeren og administrerende direktør i Luftfartsverket, Ove Liavaag, for at de hadde anledning til å møte til denne høringen.

Jeg kan forsikre samferdselsministeren at kontroll- og konstitusjonskomiteen er klar over hvem som har ansvaret i de ulike prosesser i det politiske liv, og det skal vi nok sørge for å ivareta til slutt.

Takk for frammøtet.

Det blir en fem minutters pause.

Høringen avbrutt kl. 14.03.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 14.10.

*Høring med Per Kristen Mydske, tidligere leder av Mydske-utvalget, og Steinar Strøm, tidligere medlem av Mydske-utvalget.*

**Møtelederen:** Vi gjennomfører høringer i forbindelse med Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet samt beslutningsgrunnlaget for vedtaket i Stortinget om å legge hovedflyplassen til Gardermoen.

Vi gjennomfører disse høringene på følgende måte: Hver av komiteens medlemmer har, om de ønsker det, anledning til et hovedspørsmål på ti minutter. Det inkluderer spørsmål og svar. Jeg ber derfor de som blir utspurt, om å være korte og konsise i sine svar, slik at utspøreren får utnyttet den tiden han har til rådighet. Det vil bli gitt anledning til korte oppfølgingsspørsmål knyttet til hovedspørsmålene og til svarene.

Jeg ønsker da Per Kristen Mydske og Steinar Strøm velkommen til denne høringen og gir ordet først til saksordfører, Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Takk for det.

Det er et stort og omfattende arbeid som dere har gjort. Det skal egentlig være et tungt arbeid å klare å få en helhet og en konklusjon, men dere har satt opp noen sammendrag også, så vi klarer det nok. Men det som jeg synes er interessant, er det som Riksrevisjonen skrev i sin første rapport, og at det dere nå har utarbeidet, får bekrefte igjen fra Riksrevisjonens side, slik at egentlig er materialet veldig mye sammenfallende.

Men jeg kunne godt tenke meg først å be om at det nevnes i korte trekk de mest iøynefallende mangler i den totale informasjon, det som Stortinget ikke fikk om Gardermo-utbyggingen. Det gjelder teknisk, økonomisk og miljømessig. Da ber jeg om at det må være kort, slik at vi kan få fram de eksakte forhold der hvor vi egentlig burde hatt mer stoff for å treffe en god nok beslutning.

**Per Kristen Mydske:** Da kan jeg ordlegge meg litt generelt i første omgang, og så kan dere heller hvis det er behov, få utdypet dette hos Strøm når det gjelder det økonomiske.

**Odd Holten (KrF):** Jeg ber om at du ikke tar for mye tid av mine ti minutter.

**Per Kristen Mydske:** Greit. Når det gjelder de økonomiske forarbeidene, er det transportanalysen som vi mener er den svakest, og at den usikkerheten som lå der, ikke har kommet frem. Når det gjelder det tekniske, gir vi vel stort sett en positiv karakter, men påpeker at baneplanleggingen ikke hadde så detaljert nivå som flyplassen. Når det gjelder det miljømessige, peker vi på at når det gjelder grunnvannet, lå det en usikkerhet der som nok kunne vært utredet noe bedre.

Det kan være så langt, og så kan Strøm utdype dette med det økonomiske.

**Odd Holten (KrF):** Er det mulig at vi allerede nå kan på en måte si oss enig i at kostnader, værrapport og transportprognoser ble holdt delvis tilbake gjennom de bakgrunnsinformasjoner som ligger fra fagfolk og i utredninger for øvrig?

**Per Kristen Mydske:** Bare kort når det gjelder værrapport. Den har ikke vært innenfor vårt synsfelt. Når det gjelder kostnader, vil jeg gi ordet til Strøm.

**Steinar Strøm:** Ja, de kanskje to viktigste mangler ved det planarbeidet som ble gjort i forbindelse med Gardermoprosjektet fra et økonomisk synspunkt, var at en fikk for lite frem den store usikkerheten som var i de samfunnsøkonomiske analyser av Gardermoen kontra delt løsning. Det var bare delt løsning vi hadde som et alternativ å sammenlikne Gardermoen med. Det var vårt mandat. Vi hadde ikke et mandat utover det.

Den andre store hovedsvakheten ved de økonomiske forarbeidene var transportanalysen og analysen av den bedriftsøkonomiske lønnsomheten ved Gardermobanen, hvor det burde vært klart allerede på et relativt tidlig tidspunkt at det ville være ganske usannsynlig at denne banen kunne være bedriftsøkonomisk lønnsom.

**Odd Holten (KrF):** Takk for det. Det er jo en klar analyse, og det er jo for så vidt det vi nå ser i ettertid, nettopp at det ikke har vært mulig å få til en bedriftsøkonomisk regningssvarende drift ved denne banen. Men har dere noen formening om når det kom inn i dette prosjektet en overgang fra den samfunnsøkonomiske løsning til en bedriftsøkonomisk løsning? For det synes for meg som det var viktig for det politiske miljø å få til et flertall i Stortinget, og da er det jo naturlig at en må prøve å få til at dette blir et prosjekt som er lønnsomt.

**Steinar Strøm:** Det ble foretatt en såkalt samfunnsøkonomisk analyse av Gardermoen som hovedflyplass kontra delt løsning. Da sammenliknet en en del direkte kostnader og en del som jeg kanskje vil kalle indirekte kostnader knyttet til tidsbruk, støy, ulykker osv. Når det gjelder selve Gardermobanen, ble det foretatt en bedriftsøkonomisk analyse. Det ble også foretatt en samfunnsøkonomisk analyse i den forstand at en sammenliknet et togalternativ mot et bussalternativ og kom til at kostnaden ved å frembringe et gitt antall passasjerer ved tog, var billigere enn å gjøre det ved buss. Men det ble ikke

foretatt noen samfunnsøkonomisk analyse av Gardermobanen, i den forstand at det ble ikke sammenliknet mot andre alternativer, som f.eks. privatbil, drosje osv.

**Odd Holten (KrF):** Det har vært berørt i tidligere deler av høringen dette spørsmålet knyttet til om toget skulle ha en full og hel preferanse. Jeg er klar over at det er fattet vedtak i Stortinget om at det skulle være togtilbringning, men ville det ikke vært naturlig også at vi hadde inne alternativer, andre typer kollektivvirksomhet, som buss?

**Steinar Strøm:** Det ble jo analysert tog kontra buss på parallelle strekninger. Det var hele tiden slik at det var lov å ha buss på supplerende strekninger, selvsagt. Men det var allerede i analysen tidlig slik at en skulle vurdere tog eller buss som et kollektivt reisemiddel på parallelle strekninger. Og jeg synes, i likhet med Ivar Sørli, at det kanskje var litt underlig i en transportanalyse helt å se bort fra at det ville kunne komme en busskonsesjon på parallelle strekninger. Den kom 1. oktober 1997.

**Odd Holten (KrF):** Så vil jeg gå litt inn på dette som har med informasjon å gjøre. Riksrevisjonen og Mydskeutvalget har konkludert med mangelfull informasjon. Har dette sin bakgrunn i at opplysninger ikke er gitt, og at tidligere statsråd Opseth derfor har holdt tilbake viktige informasjoner? Spesielt når vi nå har hørt både Killi i dag og likedan Liavaag, er det mye som tyder på at den formelle informasjon ikke har vært mulig å følge, og dermed har heller ikke departementet sittet med dokumenter som vi igjen kunne få. Er det slik å forstå at det er dette som gjør at vi har mangelfull informasjon?

**Per Kristen Mydske:** Vi har ikke dekning for å si at informasjon er holdt tilbake, men det vi har konstatert, er at kommentarer som har kommet frem i ett ledd, ikke er å se i det neste, og det gjelder jo det som har vært diskutert tidligere, nemlig verifikasjonsgruppens kommentarer til markedsandelen for toget, som ikke blir løftet opp med den usikkerhet noen mente det hadde i St.prp. nr. 90.

**Odd Holten (KrF):** Men hvis man ikke ser den informasjonen igjen i en kjede, vil ikke det si i klartekst at det holdes tilbake?

**Per Kristen Mydske:** Ikke nødvendigvis. Det kan være faglige vurderinger som ligger bak. Så vi har ikke grunnlag for å si det. Vi konstaterer et resultat, men vi har ikke noen forklaring på det.

**Odd Holten (KrF):** Dere sier at referansegruppen kom med få kritiske merknader. Norsk Hovedflyplass Forum mener kritikken fra referansegruppen var drepende. Kan dere gi noen kommentar til det?

**Per Kristen Mydske:** Ja, det inntrykket vi fikk etter å ha sett på deres kommentarer og også intervjuet lederen for gruppen, var vel at de stort sett sa seg fornøyd med de

fleste punktene, men det var når det gjaldt kollektivandelen og markedsandelen for toget, de var mest kritiske. Så drepene kritikk er ikke vår betegnelse.

**Odd Holten (KrF):** Og dere vil heller ikke kunne gi en slik støtte til Norsk Hovedflyplass Forums uttalelse.

**Per Kristen Mydske:** Nei, det vil vi ikke.

**Odd Holten (KrF):** Terrenget rundet Romeriksporten ble åpenbart feilvurdert, sier dere. Var det manglende ekspertise som var årsaken til disse feilvurderingene, eller var det andre grunner? Var det en mer politisk grunn og tidspress som gjorde at en skulle ha banen frem uansett?

**Per Kristen Mydske:** Gruppens svar på det er at det var ingenting i veien med kunnskapsgrunnlaget, men det var selve håndteringen som skar seg. Der hadde nok tidspress en stor betydning.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmålene. Først er det Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, jeg har oppfølgingsspørsmål også, for det var noen som hadde oppfattet det slik at jeg hadde karakterisert prosjektet som å være gjenstand for drepene kritikk, eller knusende kritikk. Det hadde jeg ikke gjort, men jeg hadde vist til at folk hadde oppfattet bl.a. Mydske-utvalgets rapport på den måten. Du sier nå at det ikke er dekning for å si at informasjon er holdt tilbake, og det er jo på en måte et nøkkelpunkt i det som er påstått.

Jeg har lyst til å si at Killi, som har vært her tidligere i dag, ville gi en karakter på Meget og det er jo ikke noen drepene kritikk. Er du enig i karaktersetningen for planleggingen og gjennomføringen av prosjektet sånn totalt sett? Dere sier jo at det er et stort og sammensatt og komplisert prosjekt. Hvor alvorlig er egentlig den kritikken dere har?

**Per Kristen Mydske:** Jeg tror det er viktig å være klar over at vi gir ros og ris på litt forskjellige nivåer. Når det gjelder hovedopplegg og hovedkonsept, både i planperioden og ved gjennomføringen, er vi gjennomgående positive, men vi kan være ganske kritiske på enkeltpunkter. Så er det jo en vurderingssak hvordan man skal rangere dette, men når det gjelder karakteren Meget<sup>+</sup>, er det i hvert fall en stor minus bak.

**Inger Lise Husøy (A):** Men det er jo ikke noen drepene kritikk!

**Per Kristen Mydske:** Det er det kanskje ikke.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vet ikke om jeg hørte galt, eller misforstod Steinar Strøm, men han sa noe om at det var billigere med bane enn med buss, basert på en sam-

funnsøkonomisk vurdering. Jeg mener, hva er forholdet mellom det samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske når det gjelder dette – bane/buss?

**Steinar Strøm:** Det de gjorde når det gjaldt bane kontra buss, var å sammenlikne kostnader ved å frembringe et gitt antall passasjerer fra A til B, så å si, enten med buss eller med tog, og kom da til at det billigste var å gjøre det med tog.

Hvis du skal få til en samfunnsøkonomisk analyse av tog, gitt den konkurransesituasjon som et tog kunne komme i, eller var i, selv uten buss, må du nesten gå rundt og spørre hver enkelt potensiell flypassasjer som kunne tenke seg å ta dette toget, hvor mye de vil være villige til å betale. Så rangerer du etter den høyeste betalingsvilligheten ned til den laveste. Hvis da denne summen av betalingsvillighet overstiger de faste kostnadene, er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjøre dette. En slik prisdiskriminering kan en selvsagt ikke gjøre i praksis, men en kunne ha gjort det ved hjelp av det analyseapparatet en hadde. Det gjorde en ikke.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hva var da grunnlaget for påstanden om at banen var samfunnsøkonomisk best?

**Steinar Strøm:** Ja, jeg sier ikke at det er gjort en slik analyse.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er det tatt ut av luften?

**Steinar Strøm:** Nei, det står ingen steder i stortingsproposisjonen at det var en samfunnsøkonomisk gunstig løsning med togalternativet. Det kan det godt være, selv om banen ikke nå er bedriftsøkonomisk lønnsom, altså. Men det ble ikke foretatt en slik analyse.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmålene.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg kan henge litt fast i dette med det bedriftsøkonomiske. Nå sa Opseth da han var her, at i ettertid hadde han kanskje villet gjøre det annerledes når det gjaldt den bedriftsøkonomiske analysen. Men hvor viktig mener dere at den var i forhold til de vedtakene som faktisk ble fattet i Stortinget?

**Steinar Strøm:** Ja, det kan i og for seg ikke vi svare på, men det ble iallfall understreket i St.prp. nr. 90 for 1991-92 at både bane og flyplass skulle bli bedriftsøkonomisk lønnsomme, og at de lån som Stortinget da skulle gi til utbyggingen av flyplass og bane, skulle kunne tilbakebetales gjennom avgifter og billettinntekter. Og det er mulig at de som stemte for dette alternativet, la noe vekt på det. Kanskje andre ikke la noe vekt på det. Det vet jeg ingenting om.

Når det gjaldt flyplassen, er det ikke så veldig overraskende at den kan gjøres bedriftsøkonomisk lønnsom, for den er jo i en monopolsituasjon. Når den først ligger der, kan du ta nesten hva som helst av priser for en halvliter eller for utleie av arealer.

Når det gjelder banen, er det mer kritisk, og etter vår oppfatning skulle de allerede på et tidlig tidspunkt klart innsett at en slik bane ikke kunne bli bedriftsøkonomisk lønnsom. Det er et anslag i St.prp. nr. 90 at Gardermobanen ville kunne gi en realøkonomisk avkastning på 8 pst. Men det var fra Oslo til Eidsvoll. En banestrekning fra Oslo til Gardermoen ville kunne gi en avkastning, ifølge forarbeidene, på over 9 pst. Og det betyr at strekningen fra Gardermoen til Eidsvoll ville kunne få en negativ avkastning på rundt 2,5 pst.

**Inger Lise Husøy (A):** Nå vil jeg stoppe deg, for nå er jeg fornøyd med svaret så langt. Jeg må holde min egen tid også.

Det er to formuleringer jeg vil konfrontere dere med. Når det gjelder det bedriftsøkonomiske, sier dere, i og med at det ble presentert slik som det ble, at saken derfor antakelig gikk lettere gjennom i Stortinget. Dere har også et annet sted snakket om en overskridelse på 20 pst. når det gjelder investeringskostnader på kjørevei, som ble varslet på «et bortgjemt sted i St.prp. nr. 90». Så jeg vil gjerne spørre: Antyder dere ikke veldig langt her at noen har lurt hverandre?

**Steinar Strøm:** Som Mydske sa, har ikke vi noen oppfatning om hvem som lurer hvem her.

**Inger Lise Husøy (A):** Jo, men språkbruken er jo ikke tilfeldig.

**Steinar Strøm:** Men når det gjelder de forhold du nevnte, var det slik at det forelå et anslag på utbygging av Gardermobanen som i 1998-priser kan sies å være lik 5 milliarder. Men det ble også nevnt på et litt bortgjemt sted i stortingsproposisjonen at det var en usikkerhet til stede i forbindelse med dette anslaget. I kapittelet om Hobøl står det at investeringene i Gardermobanen kunne ha en usikkerhet på pluss/minus 20 pst. Det ble da bevilget et beløp som tilsvarte denne + 20 pst. i 1996-97 av Stortinget, og det summerer seg til ca. 1 milliard.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, jeg kjenner realitetene.

**Steinar Strøm:** Og det er vel ingen overskridelse, kan vel noen si.

**Inger Lise Husøy (A):** Men poenget mitt var at det var bortgjemt.  
Men vi går videre.

**Steinar Strøm:** Ja, unnskyld, hvis jeg får lov. Det at det var bortgjemt, er et hovedpoeng i Riksrevisjonens merknader til kalkylene når det gjelder Gardermobanen.

**Inger Lise Husøy (A):** Det ble foretatt en meget omfattende og kostbar sammenkobling mellom Gardermobanen og hovedbanen som opprinnelig ikke var forutsatt. En ny stasjon på Bryn og i Ullensaker ble ikke bygd. Tvert imot ble andre stasjoner på hovedbanen pusset opp

og ombygd, som ikke var forutsatt. Er det grunn til å tro at mer av kostnadene ved denne oppussingen og ombyggingen ble belastet Gardermobanens budsjett enn NSBs budsjett?

**Steinar Strøm:** Gardermobanen hadde en fastprisavtale med NSB, og der kom det en overskridelse på 443 mill. kr. I tillegg er det en overskridelse i Romeriksporten på 1 300 millioner. Så overskridelsen i Gardermobanen er dels Romeriksporten og dels sammenbindingen med hovedbanen.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men var det liksom en tilnærket av penger her for ikke å ta det av egen drift?

**Steinar Strøm:** Nei, det tror jeg ikke jeg vil si.

**Inger Lise Husøy (A):** Så har jeg lyst til å gå inn på Romeriksporten. Framdriftsplaner, vanskelig kontrakt, setningsskader på hus i Hellerud bydel og Rochagil, og som kjent vannlekkasjene ved senking av vannstanden i flere vann, er jo et problem, og dette skriver jo dere også om. Jeg tror det var disse punktene dere nevnte i rapporten – at det var en kamp mellom tid og miljø på bekostning av miljø. Dette ble tilbakevist av tidligere samferdselsminister Dørum, men dere antyder jo det veldig sterkt – eller dere sier det vel ganske klart at her gikk miljøet på bekostning av ønsket om å åpne etter planen.

**Per Kristen Mydske:** Ja, jeg tror vi har våre ord i behold, men jeg tror vi må se hvordan utviklingen var over tid, for miljøet ble tatt kraftig inn fra høsten 1997 og 1998, og særlig NSBs vedtak om å utsette åpningen og fortsatte å tette i juni 1998, og som varte til desember 1998. Der ble det tatt et kraftig tak for miljøet, så der seiret miljøet. Akkurat den beslutningen er vi litt kritisk til, for den kostet veldig mye, og kanskje for mye, i forhold til effekten. Men i perioden før 1997 er det vel vårt inntrykk at fremdrift betydde mest, og at man ikke var så oppmerksom på skadene på miljøet. Så en bevisst prioritering mellom økonomi, fremdrift og miljø kan vi ikke si at det var, men i resultat har hensyn til fremdrift betydd mest.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere viser til at det er bred enighet hos de fleste, og ikke minst hos NSB Gardermobanen selv, om at setningsskadene på Hellerud er en av de alvorligste som ble begått under byggingen av Romeriksporten, og det kunne vært unngått. Hvordan vil dere forklare det veldig kort – jeg ser jo at dere sier det i rapporten, men hva er hovedproblemet her?

**Per Kristen Mydske:** Problemet var vel at setningsskadene ble erkjent, men at det ikke ble gjort noe med det før etter et visst antall måneder. Det er rett og slett en glipp som har skjedd, og det har alle erkjent. Så det er ikke noe problem annet enn at det er gjort en feil, som selvfølgelig er stor. Men vi har ikke vurdert det ...

**Inger Lise Husøy (A):** Men det var jo advart mot det – unnskyld at jeg avbryter. Advarslene kom jo veldig tidlig på det året i avisene.

**Per Kristen Mydske:** Ja, men kunnskapen om det ble glemt i organisasjonen, det er det bildet vi har. Og så ble det tatt tak i senere.

**Møteleder:** Jeg har ikke registrert noen til oppfølging, så da går vi til neste hovedspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det gjaldt dette med usikkerheten om kollektivandelen og kostnadene ved Gardermobanen. Var det en slags rød tråd i at det var overdreven optimisme på inntektssiden, altså både når det gjaldt prisingen av billettene og antall passasjerer som kunne forventes? Og la oss si det motsatte når det gjaldt kostnader, at investeringskostnader og driftskostnader liksom var holdt lavt nede for å få frem dette resultatet at det var en bedriftsøkonomisk avkastning på 8 pst. – var det en rød tråd?

**Steinar Strøm:** Et kort svar på det spørsmålet er ja. – Jeg kan godt utdype det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da holder jeg meg til det korte svaret.

Er dette også da egentlig svaret på at det er enkelte som vi tidligere har hatt inne til høring, som med stor forbauselse har konstatert at driftsutgiftene for Gardermobanen er tre ganger så høye som de selv la til grunn da de presenterte dette for Stortinget?

**Steinar Strøm:** Når det gjelder driftskostnadene for Gardermobanen, slik det er fremstilt i St.prp. nr. 90, er det ikke så lett å finne ut hva de egentlig er, for i St.prp. nr. 90 har en lagt sammen de rene driftskostnadene med en omregning til årskost når det gjelder innkjøp av flytog, slik at den driftskostnaden som står i St.prp. nr. 90, er en sum av ordinære driftskostnader, pluss hva en årlig kostnad ville være ved å kjøpe inn flytog – en amortisering av den investeringen.

Hvis en tar bort den siste amortiseringen, sitter vi igjen med et anslag på driftskostnader pr. reise, i St.prp. nr. 90 på ca. 20 kr i 1992-kroner. I dag er det litt over 90 kroner. Slik at det var en kraftig bom når det gjaldt driftskostnader pr. reise i St.prp. nr. 90. Hvorfor det er en så stor bom, er vi ikke i stand til å finne ut av, tror jeg. Det er bommet på flere punkter.

**Carl I. Hagen (Frp):** Kan du utelukke at årsaken til den bommen er at man var livredd for at hvis man ikke foretok den bommen, ville Stortinget si nei takk til en gardermobane?

**Steinar Strøm:** Det vet du mer om enn hva jeg vet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Greit – det kan nok være mulig.

I mandatet for utvalget var det bare en samfunnsøkonomisk beregning mellom Gardermoen og delt løsning dere skulle se på – altså ikke se på Hobøl. Er det riktig at dere ikke har vurdert noe av dette med Hobøl?

**Steinar Strøm:** Det var faktisk slik at vi fikk i oppdrag å foreta en evaluering av Gardermoprojektet. Men hvis vi skulle forholde oss til Gardermoprojektet og en samfunnsøkonomisk analyse av det, måtte også vi ha et alternativ, akkurat som gruppen som ble nevnt her – ØKAN – i sin tid måtte ha et alternativ. Det eneste alternativet de fikk å forholde seg til – og vi fikk å forholde oss til – var delt løsning.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men når dere sa at dere ikke ville være enig i at noe ble slaktet fra referansegruppen, har dere da sett helt bort fra det referansegruppen har skrevet på side 14 i sin rapport av 7. mai 1992, hvor de nettopp har gått inn på feilene i en del investeringsanslag og driftsanslag og jernbaneanslag i forbindelse med Hobøl-alternativet? Det er jo nettopp der, på Hobøl-siden, referansegruppen sier at det er betydelige mangler i St.prp. nr. 90.

**Steinar Strøm:** Gardermoen kontra Hobøl var ikke innenfor vårt mandat.

**Carl I. Hagen (Frp):** Slik at dere kan egentlig ikke uttale dere om det referansegruppen sier når det gjelder beregningen og tall presentert for Stortinget på Hobøl?

**Steinar Strøm:** Nei.

**Carl I. Hagen (Frp):** Nei – greit.

La meg så se på de geologiske undersøkelsene. Det har av mange vært påpekt, og professor Spjeldnæs sier vel at hvis noen hadde presentert ham en slik geologisk undersøkelse som lå til grunn da Stortinget besluttet bygging av Gardermobanen, ville han fått «ikke bestått» fordi den var så mangelfull.

Jeg lurer på: Dere har også sett på hva som kunne forventes av geologiske undersøkelser. Forsvaret sier: Hadde man bare spurt oss, kunne vi gitt opplysninger. Universitetet i Oslo sier: Hadde man bare spurt oss, hadde vi allerede kart og rapporter om dette meget spesielle området. Og hadde man spurt noen beboere, så hadde de kunnet fortelle. Det er altså mange som sier at her virker det som om først prosjektet, så Oslo Lufthavn, unnskyld, Gardermobanen AS fullstendig lukket øyne og ører for motforestillingene om at de hadde et mangelfullt geologisk grunnlag for å starte både planleggingen og iverksettelsen av Romeriksporten.

**Per Kristen Mydske:** Nå har ikke vi hatt noen geologisk ekspertise i vårt utvalg. Men det vi har sjekket opp, er hvilke oppfatninger og uttalelser som kom til den geologundersøkelsen som i sin tid ble foretatt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Av?

**Per Kristen Mydske:** Av Noteby, tror jeg. – Ja. Og vi har ikke sett at det har vært noen vesentlige innvendinger mot resultatene og mot den tenkningen som lå rundt den. Vi har heller registrert at den ut fra den tids oppfatninger om hva som var standard, var brukbar. Det er det vi kan si.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da vil jeg i hvert fall anbefale – hvis man er interessert i det etter at arbeidet er utført – å kikke litt på denne boken fra side 205 og utover, hvor man går gjennom en god del ting.

Reagerte dere på valget av Noteby, i og med at det var det billigste tilbudet, at det der var veldig få boringer og veldig få tekniske undersøkelser, mens andre, bl.a. Geologisk institutt, sa at for å kunne gi en forsvarlig kvalitativ rapport om geologien må vi faktisk foreta noen undersøkelser?

**Per Kristen Mydske:** Jeg vet ikke om jeg husker detaljene der så jeg kan svare på det. Men det står muligens omtalt i detalj i vår rapport.

**Carl I. Hagen (Frp):** OK. Da sier jeg takk.

**Møtelederen:** Jeg har ikke registrert noen oppfølgings spørsmål.

Den neste til hovedspørsmål er Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Ifølge mandatet deres skulle dere utrede og se på planleggingsfasen og utbyggingsfasen. Mitt spørsmål er om det vanskeliggjorde arbeidet deres – det å trekke konklusjoner, det med sammenligningsgrunnlag – at dere ikke skulle behandle perioden forut for Gardemoen-vedtaket?

**Per Kristen Mydske:** Vi tok vårt mandat som et gitt utgangspunkt og reflekterte vel ikke så mye over det, i og med at det var gitt. Vi har jo kommet inn på lokaliseringsvurderinger, men da har vi sett på det som et metode spørsmål, altså at alternativene ble vurdert i samme omfang, forholdet mellom delt løsning og Gardermoen. Men vi er jo veldig klar over, og det sier vi også nokså tydelig i vår rapport, at den politiske rammen for alternativvurderingene lå i Stortingets vedtak av juni 1990. Senere kom da – og jeg vil si supplerende – ordre om alternativvurderinger, men først senere, i desember 1990, og Hobøl i desember 1991, var det vel.

**Svein Ludvigsen (H):** Dere skriver i rapporten på side 100, kapittel 10.5.1 – jeg siterer et par linjer:

«Fra et faglig synspunkt må det sies å være oppsiktsvekkende at det var tvil om en trengte å sammenlikne investeringene i hovedflyplass på Gardermoen.»  
Hvem er det dere omtaler her?

**Steinar Strøm:** I ØKAN-gruppen, som var oppnevnt av Samferdselsdepartementet og skulle være en kvalitetssikrer og en kontrollør, så å si, av de økonomiske analysene som skulle foretas av Luftfartsverket og NSB, var

det en diskusjon til å begynne med om en i det hele tatt trengte et alternativ. Det fant flere av de oppnevnte ekspertene som en litt meningsløs debatt, eller meningsløst å reise spørsmål om i det hele tatt. Jeg trodde det var en selvfølge at man skulle ha et alternativ. Men de brukte litt tid og krefter på å diskutere om de skulle ha det, og så fikk de et alternativ. Det alternativet de fikk, var en delt løsning, en delt løsning som var helt spesiell, nemlig at man skulle ha all innenlandstrafikk og chartertrafikk på Gardermoen og all utenlandstrafikk på Fornebu. Og det var ut fra disse ekspertenes syn langt fra en optimal deling av trafikken.

**Svein Ludvigsen (H):** Greit.

I spørsmålsrunder tidligere var det snakk om rapporten og dette at Killi selv bedømte rapporten å stå til Meget+. Jeg oppfattet Mydske dit hen han ikke var uenig i det. Da har tydeligvis både jeg og Riksrevisjonen misforstått, for jeg oppfatter det som meget sterk kritikk når dere sier at fremstillingen av investeringskostnadene gir mistanke om at man har undertrykt de reelle kostnadene. Og dere sier videre at det ikke kan utelukkes at man har foretatt strategisk budsjettering. Er det å oppfatte som mild kritikk?

**Steinar Strøm:** Hvis jeg får lov: Som Mydske sa innledningsvis, har jo vi evaluert mange forhold, og dette er svære og store prosjekter, både når det gjelder tekniske og geologiske forhold, men også økonomiske. På den økonomiske siden ville nok jeg brukt en helt annen karakter enn Meget+.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvilken da?

**Steinar Strøm:** Jeg tror jeg ville gått litt lenger ned i alfabetet.

**Svein Ludvigsen (H):** Akkurat. Jaha, da får vi tenke på en bokstav i alfabetet.

Knyttet til dette med avkastningen, enten den er 9 pst. hvis man holder Eidsvoll utenfor, og noen av oss mente jo at man ikke burde ha bygd den i det hele tatt – eller man holdt seg til 8 eller senere nedjusterte avkastningen til 7 pst.: Dere har altså brukt ca. 11 milliarder kr, i tillegg kommer Nationaltheatret stasjon og Oslo S med 2-3 milliarder kr. Men hvis vi holder det utenfor: Hva måtte man ha av inntekter, hva måtte billettprisen være hvis man skulle legge de reelle kostnadene til grunn, de kostnadene vi mente at departementet burde kjenne til da man skrev St.prp. nr. 90?

**Steinar Strøm:** Ja, det er et godt spørsmål som vi også har ....

**Svein Ludvigsen (H):** Derfor stiller jeg det.

**Steinar Strøm:** ... som vi også har drøftet i vår evaluering. Svaret på det er at hvis du forbyr bussen som et reisemiddel til Gardermoen, slik som det ble forutsatt til

å begynne med, ville de i beste fall kanskje kunne klare å betjene en gjeld på 30-40 pst. av investeringen på 8,3 milliarder kr. Med busser er vi nede på 20-25 pst. av investeringen til Gardermoen. Hvis man i tillegg til dette innfører bomavgifter på ca. 40-50 kr for å reise ut dit, slik at man kan begrense bruken av privatbil og taxi, og samtidig øker billettprisen til 200 kr, begynner det å bli slik at man kanskje kan klare å betale gjelden. – Det er en tøff verden.

**Svein Ludvigsen (H):** Og den blir vel enda tøffere hvis man legger dagens trafikk til grunn. Har dere sett på hva prisen måtte være da?

**Steinar Strøm:** Du mener ....

**Svein Ludvigsen (H):** Dagens trafikk på banen i forhold til kostnader.

**Steinar Strøm:** Hvis du legger bomavgifter og stopper bussen ...

**Svein Ludvigsen (H):** Dagens situasjon, mener jeg.

**Steinar Strøm:** Ja, dagens situasjon. Ja, akkurat i 1999 varierte markedsandelen til flytoget fra 23 pst. i juli til 38 pst. ved slutten av året og ligger vel an til å ha et gjennomsnitt på 36-37 pst. når prisen er 120 kr fra Oslo S. Med en slik pris og en slik markedsandel kan Gardermoen kanskje klare å betjene maksimum 20-25 pst. av gjelden som er knyttet til Oslo–Gardermoen, og da er jo Gardermoen–Eidsvoll allerede dekket av skattebetalerne.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvis departementet og Stortinget den 8. oktober i 1992 hadde sagt som så at for å være helt sikker på at meget gode bedriftsøkonomiske beregninger for Gardermobanen som sådan egentlig er korrekte, vil det da være fornuftig å få et privat aksjeselskap til å stå for dette? 8 pst. avkastning er jo ikke så galt, det. Da ville man jo vært sikker på at alle overskridelser ble dekket av et privat aksjeselskap, og da hadde man vel vært i en helt annen situasjon. Ville dette vært en glimrende investeringsgreie for et privat aksjeselskap som var interessert i å tjene penger – få 8 pst. avkastning på investert kapital?

**Steinar Strøm:** Et privat selskap ville nok ha foretatt en markedsøkonomisk tolkning av denne transportmodellen og ville nok raskt kommet til at de ikke ville kjøpt denne banen.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmål. Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er egentlig få av dem som vi har til høring i dag, som har hatt mulighet til å uttrykke seg så fyldig som Mydske-utvalget, så jeg har

bare noen spørsmål om hva dere eventuelt ikke har hatt på bordet når dere har gått gjennom saken, for jeg ser at værrapporten og diskusjonen om den har Mydske-utvalget ikke kjent til. Føler utvalget seg ellers rimelig sikker på at man har hatt tilgang til det som har vært av relevant materiale under utførelsen av sin jobb?

**Per Kristen Mydske:** Som svar på det siste kan jeg svare bekreftende. Vi har ikke møtt noen stengte dører i det hele tatt. Det som har vært unntatt i vårt mandat, har vært valg av geografisk sted for flyplass og diskusjonen og vedtakene rundt det, og i tillegg det som gjaldt Forsvaret og ting som eventuelt kan berøre rettsapparatet. Det som vel bør sies, er at vi har heller ikke hatt noe rendyrket revisorisk perspektiv eller vinkel, fordi vi var jo pålagt å tenke litt: Hva kan man lære? Så analysen vår er vel også vinklet litt ut fra det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men jeg har sett at du gir uttrykk for til Aftenposten at det er litt merkelig at dere ikke har sett denne værrapporten eller har kjent denne værrapporten tidligere. Har du noen kommentarer til det her?

**Per Kristen Mydske:** Det fins kanskje to svar på det – om vi *burde* ha sett den. Jeg er i tvil om vi burde ha sett den hvis den dreier seg om lokaliseringsspørsmålet. Da lå ikke den i vår løype. Men i den grad den kunne ha betydning for tekniske anlegg, kostnader og drift, ville det vært naturlig å bli kjent med den.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy til oppfølging.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg får ikke avvise det, det er litt på grensen, men jeg brukte ikke tiden min i stad, så jeg håper du ser på det med mildhet.

Evalueringsgruppen viser til tettingsarbeidet fra 10. juli til det ble avsluttet i januar 1999. Det kostet 500 mill. kr, altså en halv milliard, og effekten er veldig begrenset, det sier jo dere også – veldig begrenset. Var disse 500 mill. kr bortkastet, så å si, rant det ut i ingenting?

**Per Kristen Mydske:** Det får jo andre vurdere, men vi antyder vel en forklaring på det, at det man betalte for, var ikke bare miljø, men skal vi si legitimiteten til hele systemet, at de tok miljø på alvor.

**Møtelederen:** Jeg gir ordet til saksordføreren avslutningsvis.

**Odd Holten (KrF):** Jeg oppfatter det da slik at konklusjonen deres står ved lag: Dere mener at det er gitt mangelfull informasjon til Stortinget i denne viktige og omfattende saken, selv om det ble en nyanse i forbindelse med det som Inger Lise Husøy sa, at det ikke var holdt noe tilbake av informasjon, men altså: Det er mangelfull informasjon, ikke minst sett i forhold til det vi kom inn på når det gjelder selve utbyggingen og kostnadene knyttet til Gardermobanen. Der ble det jo klart sagt at privat

drift var totalt uinteressant ut fra tanken om at en skulle få dette til å være bedriftsøkonomisk bærekraftig.

Med andre ord, denne utbyggingen av Gardermobanen må vi kunne si er en skivebom økonomisk sett. Jeg håper da bare at vi nå kan sitte tilbake med det inntrykk at de to hoveddokumenter som vi har å forholde oss til, nemlig Riksrevisjonens innstilling til komiteen og Mydske-utvalgets rapport, er i overensstemmelse på dette punkt: at det ikke er gitt tilstrekkelig informasjon til Stortinget, altså mangelfull informasjon.

**Steinar Strøm:** Jeg vil komme med to korte svar til det.

Bedriftsøkonomisk var det en skivebom, i den forstand at en vil nok ikke få et privat selskap til å kjøpe infrastruktur og togmateriell slik det nå ligger. Men det kan fremdeles selvsagt være samfunnsøkonomisk lønnsomt å ha tog der, gitt at vi har fått en flyplass på Gardermoen. Det ble for øvrig ikke regnet på i St.prp. nr. 90 – og vi har heller ikke gjort det – om dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Det er også viktig å understreke at når det gjelder Riksrevisjonen og Mydske-utvalget, er vi stort sett av samme oppfatning på de punktene som vi har felles, kanskje med et lite unntak når det gjelder hva som skal oppfattes som en overskridelse av prosjektet, og hva som ikke skal oppfattes som en overskridelse. Riksrevisjonen vil nok si, og har sagt, at denne usikkerheten på pluss/minus 20 pst. – som stod på et noe bortgjemt sted i St.prp. nr. 90, og som ikke tallmessig kom til uttrykk i investeringsprosjektet – er en overskridelse. Vi derimot sier at vi går ut fra at stortingsrepresentanter leser alle kapitler i en stortingsproposisjon, og at de da var klar over at det kanskje var en usikkerhet på pluss-minus 20 pst. i dette prosjektet.

**Møtelederen:** Ja, det må vi forutsette når en komite gir innstillinger til Stortinget.

Jeg vil takke Per Kristen Mydske og Steinar Strøm for at de kunne være med og bidra. Skulle vi ha noen tilleggsspørsmål i ettertid knyttet til rapporten, kan vi vel enten få ordnet det pr. telefon eller skriftlig på en eller annen måte.

Takk skal dere ha.

– Vi tar fem minutter, og så tar vi de neste høringene uten pause.

Høringen avbrutt kl. 14.55.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 15.00.

*Høring med Tore Tønne, tidligere leder av granskningsutvalget oppnevnt av styret i NSB Gardermobanen*

**Møtelederen:** Vi fortsetter høringen og ønsker Tore Tønne velkommen. For at Tore Tønne skal være klar over det, vil jeg opplyse om at vi organiserer det på den måten

at komiteens medlemmer får 10 minutter til hovedspørsmål, og det inkluderer svarene. Det betyr at svarene må være rimelig korte og presise slik at utspørteren får dratt nytte av tiden sin. I tillegg vil det bli tillatt et oppfølgings-spørsmål fra hver enkelt hvis det er behov for det.

Jeg ønsker deg hjertelig velkommen til høringen og gir ordet til saksordføreren.

**Odd Holten (KrF):** Det begynner å lakke og li på dagen, og vi begynner vel kanskje å bli litt uttømt også. Men det er nye personer med nye vinklinger vi nå har til høring.

Jeg stiller et konkret spørsmål til deg, Tønne: Fremdriften av Gardermobanen, gikk den på bekostning av tekniske løsninger, økonomiske beregninger og miljøhensyn etter din vurdering?

**Tore Tønne:** Det utvalget som jeg ledet, som undersøkte dette – jeg skal være kort – konkluderte med at det var grunn til å tro at i slutfasen har fremdriften gått på bekostning av hensynet til bl.a. tetting.

**Odd Holten (KrF):** Var det bare tettingsspørsmålet du mente at det gikk på bekostning av, eller var det også miljøhensyn og tekniske løsninger?

**Tore Tønne:** Jeg vil ikke si at vi kunne konkludere med det på andre miljøhensyn enn dem som tettingen var avledet av, men tekniske løsninger har for så vidt med tettingen å gjøre, så det må omfatte også det.

**Odd Holten (KrF):** I dine undersøkelser, har du en fornemmelse av at det var en form for press fra det politiske miljøet som lå bak, for å være med på å avgjøre de løsninger som ble valgt?

**Tore Tønne:** Vi har vel sagt et sted at det at et prosjekt vedtas av nasjonalforsamlingen med så klare parametre som det som er fastlagt her, bl.a. også med hensyn til ferdigstillestidspunkt, det representerer på en måte i seg selv et press på alle som deretter er i gjennomføringen, om å nå de parametre som der er, selv om de innser at risikoen for ikke å nå dem, er høy. Så i den forstand mener vi at det lå et sterkt press på de gjennomføringsansvarlige, men det ligger ikke i det et – skal vi si – politisk uttrykt press.

**Odd Holten (KrF):** Men vil det si at den faglige vurdering som den enkelte hadde for å gjøre et kvalitativt godt arbeid, på en måte ble skjøvet til side, for det var tidspunktet for ferdigstilling som var opphøyet til det virkelige høye mål, nemlig at det skulle være ferdig til dato – det lå over, alle andre tanker måtte bare settes til side?

**Tore Tønne:** Det er vel litt sterkt å si at alle andre tanker måtte settes til side. Men det er vel ingen tvil om at ferdigstillestidspunktet for Gardermobanen, og sånn sett for Romeriksporten, var et meget avgjørende suksesskriterium for den utbyggingen. Det vi også peker på,

er at det prinsipp for tunneldrift som lå til grunn her, og som har vært vanlig ved tunneldrift i Norge – det såkalte «design as you go»-prinsippet – det er egentlig ganske uforenlig med at man har et så sterkt krav til ferdigstillestidspunkt. Det er ikke noe galt med «design as you go» som prinsipp for tunneldrift, men det er prinsipielt uforenlig med at man nærmest setter som et ufravikelig krav at tunnelen da skal være ferdig til et bestemt tidspunkt.

**Odd Holten (KrF):** Vil det si at grunnlagsmaterialet for utbyggingen etter din vurdering neppe var godt nok?

**Tore Tønne:** Ja, når vi ser på hva som er gjort feil i hele prosjektet med Gardermobanen, så har vi på en måte inndelt det i tre områder for feil: Det ene er beslutningsgrunnlaget og beslutningsprosessen, det andre er organiseringen av prosjektet, og det tredje er på gjennomføringsdelen. Og vi mener da at de største feilene i dette prosjektet ligger i det første av disse – i forberedelsene av beslutningsgrunnlaget og beslutningsprosessen, og der er konklusjonen at det på ingen måte tilfredstilte de krav som må stilles til forberedelse og beslutning for et prosjekt av denne dimensjon og kompleksitet.

**Odd Holten (KrF):** Har du da forståelse for at vi som stortingsrepresentanter har problemer med å kunne danne oss et helhetlig bilde? Når dere teknisk, kan man si, ikke har et godt nok grunnlag, hvordan kan da vi, som skal sitte i slutfasen og avgjøre dette, klare det hvis ikke informasjonen er god nok på denne type informasjon?

**Tore Tønne:** Nei, jeg har full forståelse for at det er et problem. Enhver beslutningstaker vil måtte føle det som et problem. Så vil jeg legge til at vi også peker på at beslutningstakeren selvfølgelig også kan sies å ha et ansvar for å undersøke hva slags karakter beslutningsgrunnlaget har. Slik at det kan vel kanskje stilles spørsmål om hvorvidt også beslutningstaker i siste hånd her stilte spørsmål om karakteren av investeringsanslag og for så vidt sikkerheten i de parametre som man besluttet. Men jeg må også si at det er en helt klar svakhet at usikkerheten i dette overhodet ikke er drøftet i fremlegget.

**Odd Holten (KrF):** Men jeg håper ikke at Tønne nå mener at vi som stortingsrepresentanter må være «detaljister» på alle fagområder for å kunne fatte vedtak i Stortinget. Det må jo være en selvfølge at det materiale, de proposisjoner som ligger her for vedtak, må ha et slikt innhold at det er mulig for oss å klare å fatte vedtak på bakgrunn av det som fremlegges. Derfor forstår jeg nå av det du har sagt, at du har forståelse for de bemerkninger som er kommet fra Riksrevisjonen og fra andre utvalg, om at Stortinget ikke har fått tilstrekkelig informasjon om denne utbyggingen knyttet f.eks. til Gardermobanen?

**Tore Tønne:** Ja.

**Odd Holten (KrF):** Takk. Da var det ikke mer.

**Møtelederen:** Til oppfølging – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg skal gå inn på Noteby-rapporten og det arbeidet som Noteby gjorde. Per Klemetrud var jo tidlig ute her og antydet hvordan det kunne gå. Det har vel også vært antydet fra Fremskrittspartiets side. Men på et tidlig stadium synes jeg at du er litt uklar i rapporten om det Noteby konkluderer med, på side 17, at det er svært lite sannsynlig at det vil oppstå vesentlige lekkasjer med kommunikasjon opp til vannet.

Jeg har en ytterligere kommentar: Er det fryktelig dårlig arbeid her, eller?

**Tore Tønne:** Nei, det har ikke jeg forutsetning for å si. I likhet med tidligere utvalg, var heller ikke vi selv geologer i dette, men vi har jo vært i kontakt med dem som hadde den geologiske kompetanse også utover dem som det vises til her. Det er bare å konstatere at Notebys vurdering var at de med 93 meter over fjelloverdekning anså det som svært lite sannsynlig at det ville oppstå vesentlige lekkasjer med kommunikasjon opp til vannet. Vi refererer bare til det – at det var den faglige vurdering fra det selskapet som ble bedt om å gi den vurderingen.

**Møtelederen:** Ettersom dette neppe var et oppfølgingsspørsmål, så regner jeg med at du fortsetter når du kommer tilbake til hovedspørsmålene. Men representanten Hagen har bedt om et oppfølgingsspørsmål.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg bad om oppfølgingsspørsmål, jeg, altså.

**Møtelederen:** Ja, men dette var ikke noe oppfølgingsspørsmål.

**Inger Lise Husøy (A):** Jo.

**Carl I. Hagen (Frp):** Tønne kom nå med en litt generell uttalelse om endelig beslutningstakers også mulige ansvar for å stille spørsmål om det som var presentert som et beslutningsgrunnlag for vedkommende. Tolker jeg Tønne korrekt når jeg sier at dette er en allmenngyldig og generell vurdering av beslutningstagere generelt, og selvsagt ikke Stortinget basert på et beslutningsgrunnlag fremført av en regjering, for det skiller seg fra alle andre forhold, slik vårt konstitusjonelle system er?

**Tore Tønne:** Ja, riktig. Vi har sett litt på beslutningsprosessen. Siden vi reiste ganske sterk kritikk mot beslutningsprosessen og beslutningsgrunnlaget har vi sett litt på prosessen i denne saken i forhold til hva som ville vært beslutningsprosessen dersom det f.eks. hadde vært en bedrift som skulle gjennomføre et prosjekt som dette. Bedriften hadde da hatt et styre som det øverste beslutningsorgan. Da ville det også vært slik at styret må fatte sin beslutning stort sett på grunnlag av det fremlegg som en administrasjon kommer med. Men styret har også et selvstendig ansvar for å forsikre seg om at beslutningsgrunnlaget har den gehalt, den godhet, som et prosjekt av

den aktuelle dimensjon forutsetter – en undersøkelsesplikt også på det området. Og når prosjektet eventuelt går galt, kan ikke et styre si at det var administrasjonen som hadde et dårlig fremlegg, så vi avsetter administrasjonen og fortsetter selv. Styret har selv et ansvar for det.

Selvfølgelig er ikke det tilfellet når det gjelder saker hvor Stortinget er siste beslutningsorgan. Det vi imidlertid bemerket, er at det legges frem et meget stort og komplisert prosjekt, som det redegjøres for i en proposisjon, med alle parametre gitt, hvor mye det skal koste, 19 minutters kjøretid – hva billettprisene skal være, hva avkastningen på kapitalen skal være osv., alt ligger i en proposisjon, og det står mer eller mindre ingenting om usikkerheten. Normalt vil det jo på et slikt tidspunkt være stor usikkerhet om alle disse tingene. Det står det ingenting om i proposisjonen. Og det må være en stor svakhet ved et fremlegg at det ikke bare ikke er omtalt, men det burde sågar vært drøftet ganske inngående, usikkerheten i det. Det er ikke gjort.

Så har vi konstatert at under behandlingen sender samferdselskomiteen, tror jeg, 67 skriftlige spørsmål om saken til departementet om fremlegget, så det tyder jo på at beslutningstakeren er ganske opptatt av godheten i beslutningsgrunnlaget. Men det er relativt lite av de spørsmålene. For det første er det veldig få som i det hele tatt knytter seg til Gardermobanen, som gav oss et inntrykk av at det under behandlingen også gjerne ble sett på nesten som en bisak – og det var det vel i forhold til flyplasssaken, men dog et stort prosjekt – få spørsmål om det, og egentlig ingen som knytter seg til akkurat usikkerheten, som da er en stor mangel ved fremlegget.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, kunne du si noe om trasévalget? Altså: Valgte man riktig trasé?

**Tore Tønne:** Det er et spørsmål som det utvalget jeg ledet, ikke vurderte eksplisitt. Vi la til grunn det trasévalg som ble gjort, og de endringer som ble gjort i det. Det ville blitt altfor omfattende hvis vi skulle ha drøftet alternative trasévalg. Vi gjorde ikke det.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg spør selv om jeg er klar over at dere ikke var inne på det – men var dere på noen måte borti diskusjoner om det?

**Tore Tønne:** Egentlig ikke.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere mener jo at det burde ha vært statlig regulering på dette i stedet, fordi det gikk så mye tid til reguleringsarbeidet. Er det et element som har vært diskutert, men forkastet underveis?

**Tore Tønne:** Så vidt jeg husker, så var det tatt opp fra utbyggernes side et ønske om at det skulle være statlig regulering, og det ble da ikke tatt til følge, slik at det ikke ble det. Det er sikkert mange grunner til det. Det vi peker på, er at det ville vært en fordel ut fra tidsplanen om det

hadde vært det. Man mistet et par måneders tid når det gjelder Gardermobanen, på det.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var vel mange kommuner som var involvert kanskje, for politisk vurdering av det.

Du, som flere andre, peker på et dårlig arbeidsmiljø – ikke generelt dårlig arbeidsmiljø, men det var et dårlig forhold mellom dem som var ansvarlige på utbyggersiden, og SRG. Og saken fikk jo rettslige ettervirkninger, men var det noe mer enn det? Veldig mye går på kontraktsforståelse, men var det personlige motsetninger, og i hvor stor grad mener du at dette kunne ha gjort at det ble tatt gale beslutninger på grunn av det dårlige samarbeidsklimaet?

**Tore Tønne:** Det er jo klart at når du har en hovedentreprise som tilfellet her var for Romeriksporten, så er det to forhold som er veldig viktige. Det ene er at kontrakten er fornuftig sydd sammen, og det andre er at det er et godt arbeidsforhold mellom byggherre og entreprenør. Vi mener jo at kontrakten i seg selv i det store og hele var grei, en kontrakt som stort sett var i henhold til norsk standard på området. Som vi peker på, kunne det vært en del ting, det kunne vært noe sterkere incentiv for entreprenøren til å følge fremdriftsplanen, men bortsett fra det hadde ikke vi noen særlige anmerkninger til kontrakten.

Så var det egentlig bare å konstatere at det etter hvert utviklet seg et vanskelig samarbeidsforhold mellom byggherre og entreprenør. Vi har ikke hatt noen særlig forutsetning for å gå inn og analysere verken hvorfor eller konsekvenser i detalj av det, annet enn at en konsekvens ble jo rett og slett at man ikke klarte å finne egnede praktiske løsninger underveis, og det ble konflikter. Det ble sågar driftsstans, og kontrakten ble på et tidspunkt hevet, namsrett og det hele. Det er klart at da er man inne i en situasjon hvor kreftene hos begge parter kanskje blir brukt på et feil område i forhold til det som er hovedoppgangen.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare et siste spørsmål, og det går da på – nå har jeg spurt fra toppen og ned flere statsråder – hvorfor det ikke ble grepet inn. De rette til å gripe inn her, var jo utbygger selv, for å si det sånn. Hva er dine meninger om det? Du sier at du ikke har gått så veldig konkret inn i det, men hvorfor tok ikke utbygger det ansvaret på et tidlig tidspunkt, for å forhindre at det skulle få sånne konsekvenser?

**Tore Tønne:** Utbygger – dvs. styret i Gardermobanen – grep jo for så vidt også til slutt inn. Hvordan kommunikasjonen var til departementet der, har vi sagt litt om, men vi gikk ikke så mye inn på det, men utbygger, representert ved styret for Gardermobanen, grep jo inn. Så kan man si at man burde ha grepet inn før. Det var nok her også rett og slett kontraktsjuridiske og taktiske vurderinger som lå til grunn for når man skulle gjøre det, fordi det er klart at i det øyeblikk du griper inn, så griper du inn i kontrakten fra ett holds side som kan utløse kostnader, som man da ... Det vegret man seg åpenbart i det lengste for å gjøre.

**Møtelederen:** Jeg har ikke registrert noen til oppfølgingsspørsmål, og vi går til neste hovedspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk, leder.

Tønne refererte nå til at på faglig hold – altså Noteby – hadde man de og de vurderinger. Ville det vært naturlig etter Tønnes mening at en såpass lang tunnel, altså et relativt stort tunnelprosjekt, hadde noen kvalitetssikring på det geologiske arbeidet, eller det geologiske som lå til grunn for planleggingen, altså at man hadde noen andre i tillegg, litt mer kanskje uavhengige, for å kvalitetssikre at grunnlaget for iverksettelsen av dette var tilfredsstillende?

**Tore Tønne:** Ja, det er helt åpenbart i ettertid at man vil kunne hevde det. Vi har vært forsiktige med å reise kritikk akkurat på det punktet, at man ikke gjorde mer enn det som ble gjort på det punktet. Man hadde faglig sterke miljøer, mente man, og man mente at man hadde en...

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvilke miljøer annet enn Noteby?

**Tore Tønne:** Det var jo da også firmaet Aas-Jakobsen som var trukket inn i dette, som foretok en vurdering, og som igjen innhentet faglige vurderinger utenfor sitt eget selskap. Men altså: Vi konkluderte med at omfanget av undersøkelser, geologiske undersøkelser, i dette tilfellet ikke var noe dårligere enn det som har vært normalt ved tunnelarbeider i Norge.

**Carl I. Hagen (Frp):** Akkurat.

**Tore Tønne:** Så sier vi: Med prinsippet «design as you go» er det i og for seg også greit ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Da er det en stor usikkerhet, og det vet man når man bruker det prinsippet.

**Tore Tønne:** Rett og slett! Og man sier også at kostnadene ved å gjennomføre helt detaljerte forundersøkelser geologisk står ikke i samsvar med det man egentlig kan håndtere underveis. Det vil si at dette er ikke i overensstemmelse med å ha en fast sluttdato. Da må man – når man møter de problemene i tunnelen – ha tid til å håndtere dem.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er greit.

Professor Spjeldnæs sier om dette:

«Dersom en av våre studenter hadde presentert en slik rapport» – som Noteby gjorde – «under et elementærkurs, hadde studenten fått den tilbake med «ikke godkjent». Ved hjelp av et enkelt, elektronisk søk i vårt bibliotek hadde rapporten hatt en betydelig bedre kvalitet. De tre sprekksoneene Lutvann, Puttjern og Elvåga står tydelig tegnet inn på et geologisk kart som ble laget da spørsmålet om bygging av et norsk atomkraftverk var aktuelt.»

Ville det ikke være naturlig at man sjekket med de geologiske kartene for området, for de vil kunne variere fra tunnel til tunnel, og at noe av det første man gjør, er spesielt å spørre noen, å snakke med noen?

Som det også står i denne boken:

«Konkurrenter til Noteby forlangte det mangedobbelte for den samme geologijobben», og så står det:

«Bestiller du en Lada, får du ingen Mercedes.»

Hvis man konsekvent går for det laveste anbud, er det ikke også en fare at kvaliteten av det arbeidet man kjøper, er dårlig?

**Tore Tønne:** Jo, generelt må jeg være enig i det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ville det ikke være naturlig å kontakte Statens vegvesen, som er internasjonalt anerkjent som eksperter på tunnelarbeid?

**Tore Tønne:** Jeg mener at de også var inne. Og jeg mener også at de geologiske kart som – uten at jeg har lest det der – eksisterte over området, hadde man, og man var klar over disse sprekkdannelsene. Man valgte altså å følge dette prinsippet om at vi tar de problemene når vi kommer dit. Det var bare det at når man kom dit, hadde man ikke tid til å ta konsekvensene av problemene.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da skal jeg begynne å avslutte, for jeg vet tiden vår går.

Hvem er denne «man» som fattet beslutningen om «design as you go»?

**Tore Tønne:** Det var prosjektorganisasjonen i Gardermobanen, og NSB før det, for det lå til grunn ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er litt viktig for oss, for vi skal prøve å plassere ansvar her, og å plassere ansvaret hos «man», det blir litt for vanskelig.

**Tore Tønne:** Det er jo de som har lagt fram beslutningsgrunnlaget for banen på dette området, og ansvarlig for det var NSB.

**Carl I. Hagen (Frp):** Greit, det var NSB.

Så sier du at fremdriften ble det styrende, det viktige. Hvem var det som besluttet det? Var det NSB, var det Samferdselsdepartementet, var det Stortinget, var det Regjeringen, var det Steinar Killi, eller hvem var det?

**Tore Tønne:** Hvis vi starter øverst, var det vel i fremlegget for Stortinget. I St.prp. nr. 90 ligger det vel til grunn at tilbringertjenesten ved en høyhastighetsjernbane skal stå ferdig til åpningen av flyplassen, den gang satt til årsskiftet 1998/99, og senere fremflyttet noen måneder.

**Carl I. Hagen (Frp):** Av?

**Tore Tønne:** Det var en beslutning som i starten ble fattet, mener jeg, av Luftfartsverket eller av Oslo Hovedflyplass, men godkjent av Luftfartsverket og av Samferd-

selsdepartementet. Det følger egentlig i alle instruksjer, slik jeg har sett det, som er utarbeidet etter at Stortinget fattet sitt vedtak, at det har vært meget vesentlig at Gardermobanen skulle stå ferdig til ferdigstillingen av flyplassen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Viktig for hvem? Hvem står for beslutningen om at fremdrift og tiden er det helt avgjørende?

**Tore Tønne:** Det er Samferdselsdepartementet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Etter din oppfatning?

**Tore Tønne:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Opseth hevdet at det var Oslo Lufthavn AS og Gardermobanen AS, de to driftsselskapene og bygningsselskapene som ble etablert, som overtok fullstendig alt senere.

**Tore Tønne:** Jeg har referert til de instruksene som er gitt om dette.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er greit.

Da har jeg et spørsmål: Ville det etter din mening vært helt naturlig og mer normalt om man hadde en annen rekkefølge i beslutningsprosessen, at man først besluttet seg for hvor hovedflyplassen skulle bygges, og deretter satte i gang for å få et bedre beslutningsgrunnlag for eventuelt en jernbaneforbindelse dit eller andre ting – altså, det var koblingen av Gardermobanen til hovedsaken som var oppe i St. prp. nr. 90 – at man først burde tatt valget og så brukt nødvendig og forsvarlig tid på banen etterpå?

**Tore Tønne:** Klart ja. Hvis jeg kan legge til om det, vil jeg si at det beslutningsgrunnlaget om Gardermobanen var i realiteten forstudier. Vi viser til hva man sa i meldingen om Mongstad om det. Det var en egen stortingsmelding om Mongstad-skandalen, hvor man – der også – fattet en beslutning på grunnlag av forstudier, og i ettertraksten etter det sier man at det må man ikke gjøre, man må heller ha en trinnsvis prosess hvor man har tid til å gjennomføre de nødvendige undersøkelser for å ha et fullgodt beslutningsgrunnlag. Og den feilen gjentas her. Det er helt klart, det burde vært en slik runde.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da har jeg et siste spørsmål, leder.

Har du i arbeidet med disse sakene fått noen fornuftig forklaring på hvorfor det ble gjort på den måten det ble gjort?

**Tore Tønne:** I svært liten grad.

**Møtelederen:** Da går vi over på neste hovedutspørner, som er Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har et par spørsmål og tar tak i det du sa, at du har i svært liten grad fått svar på hvorfor det ble gjort på den måten det ble gjort. Jeg klarer ikke å få helt tak i hvorfor man ikke gikk inn og så på valget av trasé. Vel nok sier Mydske-utvalget at overskridelsene knyttet til Romeriksporten er av mindre betydning i forhold til de store overskridelsene, men hvorfor unnlot man å gå inn i dette med geologien fra deres side?

**Tore Tønne:** Da vi hadde gjennomgått det grunnlagsmaterialet som hadde vært for trasévalg – og det gjorde vi jo – så var det vår konklusjon at vi ikke så at vi hadde noen særlig grunn til å mene at andre trasévalg i denne sammenheng ville vært noe bedre. Vi valgte rett og slett ikke å gå inn på den problemstillingen. Det hører også med til saken. Vi skulle forsøke å avklare: Hva hadde gått galt med Gardermobane-utbyggingen, med hovedvekt på Romeriksporten, og hva kunne man lære av det?

**Svein Ludvigsen (H):** Men jeg oppfatter – og kanskje jeg misoppfatter det da – at Romeriksporten har absolutt noe med geologien å gjøre. Du sa tidligere at faglig sterke miljøer hadde anbefalt de løsningene man hadde, mens nærmest enhver som har fullført folkeskolen, har sett kart som sier at her er det sprekkdannelse i Oslo-feltet. Det hadde altså ikke disse faglige miljøene fått med seg?

**Tore Tønne:** Jo, jeg vil vel si at det var helt åpenbart da man tok beslutningen – også for dem som hadde utarbeidet beslutningsgrunnlaget – at en del av denne tunnelen ville gå gjennom et område med sprekkdannelse, og at man hadde de geologiske kartene. Man valgte likevel å gjøre det og mente at det var håndterbart. Og det tror jeg for så vidt de samme faglige miljøer vil hevde i dag – at det er håndterbart. Men du må ha tid!

**Svein Ludvigsen (H):** Ja, jeg spør, for dette handler om hvorvidt Stortinget ble informert om den risikoen som lå i dette, både av økonomisk karakter og av tekniske utfordringer. Derfor spør jeg.

Så det siste: Jeg likte jo egentlig dette begrepet «design as you go», som jeg skjønner tyder på at man bestemmer seg for at man skal gjøre noe, og så tar man problemene underveis. Så man kan jo nærmest si at denne store saken bærer litt preg av «design as you go». Du knytter i svaret til Hagen dette til skandalen Mongstad, og at feilen gjentas her. Vil du da karakterisere denne saken på samme måten – skandalen Gardermobanen?

**Tore Tønne:** Den har likhetstrekk, og jeg sa at vi må dele dette i både en beslutningsfase, en organisering og en gjennomføringsfase. Vi har ikke kommet med veldig mye kritikk av selve gjennomføringsfasen, men i beslutningsfasen har disse to sakene i hvert fall det til felles at det er store, kompliserte prosjekter. Det er et prosjekt som man aldri har gjort i Norge før – å bygge høyhastighetsjernbane – det har aldri vært gjort! Det fantes sågar ikke tekniske spesifikasjoner på forhånd for en høyhastighetsjernbane i Norge.

Man baserte beslutningsgrunnlaget på forstudier – altså man er i et meget tidlig stadium, egentlig, av planleggingen. Først etter at beslutningen er fattet på grunnlag av forstudier, starter forprosjektering og detaljprosjektering. Da oppdager man en rekke problemer, da oppdager man at en 14 km tunnel ikke kan ha 70 m2 tverrsnitt, slik man hadde lagt til grunn, men må ha 110. Det er en stor forskjell, det er mye mer berg som må brytes. Men det endrer ikke ved kostnadsanslagene og heller ikke ved fremdriftsplanen, man kjører videre.

Dette er det jeg vil si har klare likhetstrekk med beslutningen om å bygge Mongstad-raffineriet, og vi peker på det i rapporten: Akkurat det som man i meldingen om Mongstad-skandalen advarer mot, det gjør man også her. Man fattet en beslutning på et altfor tidlig stadium i prosessen. Jeg vil si at en normal prosjektbeslutning i en bedrift ville aldri vært endelig på det stadiet her. Her ville man ha kunnet ta en beslutning om å gå videre, men det er først etter at en forprosjektering er gjennomført, og etter at man på det grunnlag har etablert et kostnadsanslag, at man kan ta en endelig beslutning. Det ble ikke gjort her. Det er – vil jeg si – eksakt den samme feilen i beslutningsprosessen som det man gjorde med Mongstad.

**Svein Ludvigsen (H):** Da har jeg et siste spørsmål, og det er kanskje på sin plass å spørre om karakter. Tidligere i dag var det snakk om inertier, og jeg er ikke sikker på om det var du som snakket om skivebom innledningsvis – i hvert fall karakteriserte Killi det som Meget<sup>+</sup>. Nå har senere Strøm i Mydske-utvalget korrigert det til at det antakelig stod til Ng<sup>+</sup>, men det er noe annet.

Hvis du skulle sette karakter, som en slags finale ...

**Tore Tønne:** En bør vel være litt for ydmyk til å oppkaste seg til en sensor i slike saker, men ...

**Svein Ludvigsen (H):** Du ledet jo granskningsutvalget.

**Tore Tønne:** ... det ligger vel i den rapporten vi har laget, at beslutningsprosessen, beslutningsgrunnlaget, det må jo være Stryk. Organiseringen – der er det nok gjort en del tvilsomme ting som gjør at det er vanskelig å gi Tilfredsstillende. Og så vil jeg si at gjennomføringen, rent teknisk, ved de som stod for den, den må vel gis Godkjent.

**Møtelederen:** Det er Carl I. Hagen, til oppfølgings-spørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ville du si at det var helt på jor-det hvis jeg fremførte den tanke om grunnen og hele grunnlaget for vedtaket etter 1990-1992 om Gardermobanen, at den liksom var med, at den eneste naturlige forklaring på det var at det hadde ikke noe med Gardermobanen å gjøre, men man skulle ha Gardermobanen som en begrunnelse for å overbevise enkelte representanter om at å legge flyplassen på Gardermoen ville være fornuftig – at det skulle være årsaken til det hele?

**Tore Tønne:** Vi har ikke tort å gå så langt i rapporten fra utvalget, men jeg vil ikke ...

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy – til oppfølging.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere har jo på mange punkter også akseptert en del av premissene, og særlig det at hele prosjektet er tidskritisk. Det er jo alle enig i. Men fra lekasjene kom i Romeriksporten og til åpningsdatoen har jeg på en måte grunn til å tro at det ikke var så tidskritisk som NSB Gardermobanen vurderte det som – at en kunne tatt seg tid til å gjøre et skikkelig arbeid og likevel kanskje kunne holdt åpningsdagen. Uansett vet vi at det ble en sprekk. Kjenner du til noen vurderinger, som du kanskje har blitt kjent med i ettertid?

**Tore Tønne:** Jeg tror nok at det er ganske stor enighet blant dem som i hvert fall vi hadde kontakt med, og som var direkte involvert i prosjektet i tunnelen; de vil vel mene at man burde ha drevet mer forinjeksjon. Men det ville ha forsinket så mye at man da ikke ville ha nådd ferdigstillestidspunktet. Så er det bare å konstatere at man reduserte på forinjeksjon og da måtte drive etterinjeksjon, som gir dårligere resultater og slik sett ikke førte frem. Men vi har jo antydning at her kan det tyde på at hensynet til ferdigstillelse og tidsplan har overstyrt hensynet til en faglig riktig tunneldrift.

**Møtelederen:** Da går vi videre med neste hovedspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg har egentlig bare ett.

Vi har fått høre deres mening om beslutningsgrunnlaget og om proposisjonen, men dere har også gått igjennom korrespondansen mellom komiteen og departementet i 1992. Og det er riktig som du var inne på tidligere, at spørsmålsstillingene når det gjaldt Gardermoen, ikke er mange og heller ikke er veldig omfattende. Men det er noen invitasjoner til departementet som de kunne ha brukt til å gi uttrykk for den usikkerheten som lå, og beskrevet det som du kaller en forstudie og ikke et beslutningsgrunnlag. Synes du departementet bruker den muligheten de har gjennom brevskrivningen med komiteens medlemmer, til å beskrive fyllestgjørende hva som egentlig var usikkerhetsmarginen?

**Tore Tønne:** Nei, og nå mener jeg jo for det første at forholdene omkring usikkerheten her burde vært ikke bare omtalt, men drøftet helt uavhengig av noe spørsmål. Jeg mener ikke på noen måte med det jeg sier, å svekke departementets ansvar for at det burde ha kommet klare frem. Og det er klart at de spørsmål som kom skriftlig under behandlingen, kunne vært brukt også til å supplere det fremlegget med ting omkring usikkerhet. Nå har jeg ikke fått gått igjennom de spørsmålene, men jeg mener å huske at det var ingen av spørsmålene som spesielt gikk på det med risikoen i prosjektet, men ...

**Kristin Halvorsen (SV):** Men på kollektivandelen f.eks.?

**Tore Tønne:** ... men det var mer enn nok anledning til å redegjøre for det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, nettopp. Takk!

**Møtelederen:** Da har ingen flere hovedspørsmål, og jeg gir ordet til slutt til saksordføreren.

**Odd Holten (KrF):** Jeg ønsker bare å få en helt klar presisering. Helt i starten var du litt inne på dette at vel er det en del informasjon som kommer fra departementet, men at hver enkelt stortingsrepresentant også må ha et selvstendig ansvar for å innhente informasjon. Jeg håper at vi nå sitter tilbake med den konklusjonen at det ikke må være slik at hver enkelt stortingsrepresentant skal liksom ha sin egen liten minitredning. Det må være et fullstendig dokument vi får. Derfor er mitt konkrete spørsmål: Er det gitt konkret og tilstrekkelig informasjon, etter din vurdering, for at vi kan fatte et vedtak når det gjelder Gardermobanen? Jeg håper at svaret er kort og klart et nei.

**Tore Tønne:** Svaret på det er nei. Og jeg tror ikke for øvrig at jeg sa den enkelte stortingsrepresentant. Jeg sa at det normalt tilligger en beslutningstaker. Men svaret er nei.

**Møtelederen:** Da sier jeg takk til Tore Tønne. Takk for at du sa deg villig til å stille opp og gi svar på våre spørsmål. Skulle vi ha noen tillegsspørsmål, kan vi kanskje komme tilbake til dem på telefon eller pr. brev. Tusen takk skal du ha.

Da går vi videre med en gang, det blir ingen pause.

-----

*Høring med tidligere teknisk direktør i Luftfartsverket  
Kjell Brevik og tidligere administrerende direktør i OSL  
Bjørn Sund*

**Møtelederen:** Da vil jeg få lov til å invitere de sist ankomende til denne høringen vedrørende Riksrevisjonens undersøkelse om hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet. Jeg har lagt merke til at dere har sittet her såpass lenge at dere er kjent med prosessen som foregår under høringen. Hver av komiteens medlemmer har 10 minutter til utspørring, og det inkluderer også svar. Jeg ber da svarene være så korte og presise som mulig.

Jeg ønsker hjertelig velkommen Bjørn Sund, tidligere administrerende direktør for OSL, og Kjell Brevik, tidligere teknisk direktør i Luftfartsverket.

Jeg gir ordet først til saksordføreren.

**Odd Holten (KrF):** Jeg begynner med Brevik.

Du var forfatteren av brevet som ikke ble sendt, og det har vært knyttet mange spekulasjoner opp til det. Jeg vil

spørre deg: Hvorfor hadde dere tenkt å sende dette brevet? Var det av en slik karakter at dere mente at vi i beslutningsprosessen hadde behov for den type informasjon som dette brevet inneholdt?

**Kjell Brevik:** Det korte svaret er: Ja, absolutt. Men det lå jo en del bakgrunn for det også. Vi hadde en prosess hvor Hurum ble ganske raskt avsluttet, og alternativet Gardermoen var da sentralt å peke på. Den viktigste årsaken til at vi i Luftfartsverket ikke kunne anbefale Gardermoen direkte, var at vi så en del svakheter med det vestre rullebanealternativet, som vi bl.a. hadde fått erfaring fra gjennom prosessen med Hurum. Vi følte derfor at skulle vi gå for Gardermoen, var vi temmelig sikre på at det måtte bli et østre rullebanealternativ, og det ville ha store konsekvenser for Forsvaret og for miljøet og føre til støy for utsatte beboere rundt omkring. Så vi følte at saken ikke var moden nok for å kunne presentere Gardermoen.

Dessuten lå det også en indremedisin i prosjektet, vi hadde bygd opp et Hurum-prosjekt som var nytt, som var godt samkjørt på det tidspunktet, og for å bevare motivasjonen følte vi også at det var nødvendig å få dem på samme nivå, at vi hadde en ballast og et grunnlag for å være med på en videre prosess. Derfor var det innspillet viktig for oss på det tidspunktet.

La meg også tilføye at vi følte vel også at det var et temmelig stort vakuum. Det var i hvert fall ikke mange som på det tidspunktet vi tok opp diskusjonen internt i Luftfartsverket, var klar over eller så hvilken løsning man ville ende på senere.

**Odd Holten (KrF):** Hvem var det som gav deg stoppordre?

**Kjell Brevik:** Det var Liavaag.

**Odd Holten (KrF):** Hvordan opplevde fagmiljøet i Luftfartsverket, inklusiv deg selv, denne situasjonen? Det er jo antydning at det var litt opprørsstemning – men hvordan opplevde du det? Og dere?

**Kjell Brevik:** Vi var vant til å ta alle beslutninger med stoisk ro, og lojaliteten overfor beslutninger var meget stor i Luftfartsverket. Vi opplevde nok at Hurum-prosjektet som organisasjon hadde problemer med nettopp beslutningen fordi de oppfattet den som veldig uriktig og veldig på tvers av det som man egentlig hadde jobbet med i hele miljøet i Luftfartsverket, luftfartsdirektøren inkludert.

**Odd Holten (KrF):** Så dere følte på en måte at Hurum ble avsluttet for tidlig?

**Kjell Brevik:** Værmålingene, hvis du skal gå inn på dem, er jo én sak. Men vi skulle gjerne sett at prosessen med værmålingene hadde blitt videreført i så lang tid at vi på et mer holdbart grunnlag kunne kommet fram til den konklusjonen.

**Odd Holten (KrF):** Men da Liavaag kom og gav dere denne beskjedene, måtte han vel begrunne hvorfor han gav den? Sa han noe om at han hadde fått en informasjon eller en ordre eller noen krav fra andre utenforstående, eller var det en selvstendig vurdering som han tok, at han kun ville ha dette prosjektet, nemlig Gardermoen, på beddingen.

**Kjell Brevik:** En argumentasjon var at problemet rundt hovedflyplassen var et stort problem i Regjeringen der og da, og at det var et ønske fra departementet, eller et krav fra departementet, om at vi skulle holde oss i ro i den prosessen som pågikk.

**Odd Holten (KrF):** Så det var en klar fornemmelse innad i din organisasjon at det altså var et signal fra departementet, at det kom et krav om at dette brevet ikke burde sendes videre fra dere?

**Kjell Brevik:** Ja, ikke bare brevet. Men man ville ikke ha råd fra Luftfartsverket på det aktuelle tidspunkt i saken overhodet.

**Odd Holten (KrF):** Føler ikke du at det må være en underlig situasjon for et fagmiljø som nettopp burde være til stede i et forarbeid for at vi som beslutningstaker skulle få et så godt informasjonsgrunnlag som mulig?

**Kjell Brevik:** Jo, absolutt. Det er vel et tankekors, og man har vel gjort seg den ettertanke at skillet mellom en så viktig teknisk utredning som hovedflyplassaken og den politiske debatten som pågikk både i departementet og ellers i opinionen, ble visket ut fordi man var for mye samstemte og oppsatt på å kommunisere standpunkter på forhånd. Jeg skulle gjerne sett som representant for en fagetat at man i veldig mye større grad hadde kommet frem med standpunkter som kunne stått for egen regning, og at departement, politisk miljø, kunne ha kommet med sine synspunkter på det.

**Odd Holten (KrF):** Opplevde dere ganske enkelt at det var en form for politisk overstyring fra departementet?

**Kjell Brevik:** At det var en overstyring fra departementet, er uten tvil. Om den var politisk, eller om den kom fra departementets embetsmenn, vil ikke jeg uttale meg om, for den kommunikasjonen var ikke vi inne i. Vi forholdt oss stort sett til embetsverket i de fleste spørsmål som gjaldt utredninger og grunnlagsmateriale, og i den sammenheng er det klart at departementet satt veldig tett på prosessen.

**Odd Holten (KrF):** Med bakgrunn i den erfaring du har innenfor en statlig etat – er det virkelig slik at en avdeling kan klare å fatte en så avgjørende beslutning uten at det er initiert fra toppledelsen i et departement?

**Kjell Brevik:** Jeg er ikke helt sikker på om jeg fikk med ...

**Odd Holten (KrF):** Er det slik at en leder innenfor f.eks. Luftfartsverket eller en fra embetsverket i departementet kan treffe den type beslutning uten at det er initiert fra politisk ledelse?

**Kjell Brevik:** Det bør vel være en god kommunikasjon til politisk ledelse, men jeg har vel det inntrykket at i hovedflyplassaken er det mange spørsmål som ikke nødvendigvis har vært på statsrådets bord i departementet.

**Odd Holten (KrF):** I kjølvannet av denne prosessen har det jo versert at du følte at arbeidssituasjonen ble av en slik karakter at du vurderte å fratre stillingen på grunn av at man i de faglige vurderingene ikke ble tatt med på råd i en så viktig beslutning. Er det en riktig beskrivelse?

**Kjell Brevik:** Ja, i ettertid kan man vel si at det er delvis riktig. Jeg tok jo den beslutningen uansett noe senere, men den direkte konsekvensen for at jeg forlot Luftfartsverket var jo den prosessen som lå foran i 1992.

**Odd Holten (KrF):** Nå må jeg svitsje litt over til Sund, for også å kunne få litt på utbyggingssiden.

Måtte du i ditt arbeid gå på akkord med miljø og sikkerhet for å holde framdriften av dette store prosjektet?

**Bjørn Sund:** Nei, det mener jeg ikke.

**Odd Holten (KrF):** Hva med værrapporten sett i forhold til fremtidig regularitet, og da spesielt knyttet opp til avising og hensynet til grunnvannet, ble det vurdert slik at de problemer som måtte komme, får vi ta når de kommer, og at vi bare bygger etter det konsept som vi hadde fått lagt til grunn i starten?

**Bjørn Sund:** Det var gjort et grundig forarbeid når det gjelder konseptutvikling, og den var faktisk helt fra Hurum-tiden. Den ble modifisert for Gardermoen i ettertid, og gjennomføring i fysiske byggeperioder viser at de forarbeidene som var gjort, var solide. Det som har vist seg etter at flyplassen ble åpnet for drift, er at man kanskje ikke har tatt tilstrekkelig høyde for de spesielle situasjonene med underkjølt regn som har oppstått ganske hyppig.

**Odd Holten (KrF):** Reagerte du på at tomteknostnadene og momsutgifter på til sammen ca. 1 milliard kr ikke var tatt med i kostnadene for utbyggingen på Gardermoen?

**Bjørn Sund:** Det var tatt med 1,7 milliarder kr, men ble løftet ut av OSLs ansvarsområde og overlatt til Luftfartsverket. Det var vel i 1994, tenker jeg, slik at det opprinnelige budsjettet på 11,4 milliarder 1992-kr ble da redusert for OSLs del til 9,7 milliarder 1992-kr.

**Odd Holten (KrF):** Og dette synes du var en grei måte å løse det på?

**Bjørn Sund:** Det var en måte som var begrunnet i forhold til gjennomføring av grunnvervet og privatrettslige forhold der, hvor det var viktig at staten skulle stå som eksproprietar.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Det var et oppfølgingsspørsmål fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere har da ikke sendt det brevet som ble distribuert til alle andre enn til Samferdselsdepartementet. Hvem er det som har gjort det, og hva var hensikten?

**Kjell Brevik:** Nei, hva hensikten er, har vi ingen anelse om, og vi vet vel heller ikke hvem som har gjort det. Men det var som jeg sa, en stor prosess. Det var mange involverte, og det var faktisk en del av motivasjonen for Hurum-prosjektet at man nettopp fikk en stor debatt eller i hvert fall en tenkeprosess internt for å finne veien videre fremover. Så det var veldig mange involverte, og det er ingen som i dag har oversikt over hvordan det har havnet ut.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har et spørsmål til Brevik. Du sa noe relativt oppsiktsvekkende som det er første gang jeg har hørt. Jeg fikk ikke skrevet det ned ordrett, men da du fikk beskjed om og begrunnelse for at dette konseptet ikke skulle bli et undertegnet offisielt brev, så var det også fordi det var inngående drøftelser om dette i regjeringen. Var det dette, i det som Liavaag snakket med dere andre i avdelingen om, som var begrunnelsen for at han ville velge å fremføre dette muntlig gjennom andre kanaler istedenfor å sende det formelle brevet? Hvor kommer dette inn at det var drøftelser i regjeringen?

**Kjell Brevik:** Det var den beskjedne vi fikk i teknisk avdeling fra luftfartsdirektøren. Og begrunnelsen for at det ikke var rett tidspunkt å komme med innspill og synspunkter på den videre prosessen, var nettopp argumentasjonen om at det pågikk drøftelser i regjeringen om det videre løp.

**Møtelederen:** Det blir oppfølgingsspørsmål fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Værmålingene på Hurum ble stoppet før den toårsperioden som de skulle fungere. Og det er den Hurum-gruppen som sitter skuffet tilbake, som du beskrev her i sted – går jeg ut fra. Oppsummeringen, som også var underskrevet av luftfartsdirektøren, var at disse målingene skulle stoppe. Men var det rett og slett sånn at i Luftfartsverket var det en faglig oppfatning at de burde fortsette?

**Kjell Brevik:** Ja, jeg tror vel at meteorologen som kommer etterpå her, også kan bekrefte at vi fra meteorologisk hold fikk anbefalinger om at værmålingene burde vært gjennomført innenfor den planen og det tidsrommet som var lagt. Resultatene var veldig dårlige tidlig, slik at det var et dilemma hvorvidt man skulle gjennomføre det eller stoppe. Det var helt sikkert riktig å informere Stortinget om de resultatene man fant.

Selv om vedtaket skulle bli at man valgte å stoppe planleggingen på Hurum, mener jeg at målingene burde ha vært gjennomført uavhengig av hva man ellers gjorde. Når man har sett den debatten som har vært omkring tvil og tro angående værmålingene, og man hadde hatt et bedre grunnlag for å kunne slå fast at dette var en riktig beslutning, så kan man i ettertid si at det helt klart hadde vært riktig å videreføre målingene innenfor det planprogrammet eller den tidshorisonten som var lagt.

**Møtelederen:** Jeg har et oppfølgingsspørsmål fra meg selv. Bare for å få klarhet i det du i svaret på oppfølgingsspørsmålet fra Carl I. Hagen beskriver som diskusjoner i regjeringen: Kan det relatere seg til den diskusjonen som var mellom forsvarsminister og samferdselsminister om Forsvarets relokalisering?

**Kjell Brevik:** Jeg har ikke noe grunnlag for å spekulere i hva som var debatttema i regjeringen.

**Møtelederen:** Ettersom det var du som introduserte det, gikk jeg ut fra at du hadde greie på hva det dreide seg om?

**Kjell Brevik:** Nei, det har jeg ikke.

**Møtelederen:** Da har vi ikke flere oppfølgingsspørsmål.

Den neste til hovedspørsmål er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg må også følge opp dette, for du kommer med veldig mange påstander. Du har vel fulgt disse høringene med stor interesse, og vet hva som er blitt sagt før. Er dette hva du tror? Er det mulig at du kan ha husket galt, eller hvorfor blir påstand stående mot påstand i det du nå har sagt er det sentrale punkt?

**Kjell Brevik:** Ja, hvorvidt det er en påstand eller ikke ... Det jeg har sagt, er faktisk slik jeg erindrer historien, helt klart. Akkurat på disse punktene har jeg vel også rimelig bra med notater og bakgrunnsmateriale å gå tilbake på, så det er rimelig lett å friske opp hvis man skulle glemme.

**Inger Lise Husøy (A):** Men kanskje du erindrer litt bedre hvis du får litt mer tid, om det var politisk eller administrativ ledelse som hadde stoppet og gitt signaler her?

**Kjell Brevik:** På det har jeg svart at vi fikk vår beskjed via luftfartsdirektøren administrativt, men med den

begrunnelse at regjeringen hadde store problemer i sine diskusjoner om veien videre.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, så går jeg til Sund. Jeg vil gå inn på planleggingen. Vi har tidligere vært innom at hadde man hatt nok kunnskap, den ene værreporten som viste vinterforhold osv., så kunne man ha planlagt bedre. Hvorfor var kapasiteten så lav første driftsår?

**Bjørn Sund:** Kapasiteten er jo avhengig av værforholdene, og under rimelige, fornuftige vinterforhold er kapasiteten god. Det var den også første driftsseason. Men det var en rekke tilfeller med meget krevende værforhold med underkjølt regn, som da frøs på telet mark eller asfalt, betong, og det var det vanskelig å hankses med. Nå for denne sesongen er det da innkjøpt betydelig mer driftsutstyr og satt på et større ressursapparat for å håndtere dette på en mer effektiv måte. Men det er vel riktig å si at i de fem-seks årene vi holdt på med utbyggingen der oppe, hadde vi ett eller to tilfeller av slikt regn. I fjor var det åtte tilfeller i løpet av én måned. Det viser jo at meteorologi eller værskifter, og jeg tror faktisk det var en ganske usedvanlig vinter den første driftsseasonen der oppe.

**Inger Lise Husøy (A):** Det er jo krevende værforhold vi først og fremst snakker om når flyene stopper. Og det er mange av oss som har sittet og ventet i kø for at man skal få avist flyene, med alle konsekvenser det har med hensyn til neste fly du skal med. Jeg føler at du egentlig undervurderer og bagatelliserer det der litt i forhold til planleggingen, for du sier jo at man nå faktisk har økt kapasiteten, og skylder på at det var en ekstrem vær-situasjon tidligere. Men det er ikke det inntrykket jeg har, for å si det slik, når jeg leser avisene og følger med.

**Bjørn Sund:** Nei, det er ikke min mening å skyldes på noe som helst. I planlegging er det jo gitt dimensjoneringskriterier for trafikkavvikling, antall flybevegelser, regularitet, og alt utstyr og all teknisk utrustning blir jo planlagt prosjektert og anskaffet etter dette. Så er det et spørsmål om i tillegg å trene seg for å drifte en flyplass som da er to og en halv til tre ganger større i areal enn den gamle man forlot. Det er også en krevende prosess, hvor 10 000 mennesker skal samtrenes – det kommer heller ikke lett i gang. Dette kan også høres ut som en unnskyldning, men det er det ikke. Det er en realitet at det vil ta noen tid å bli god på drift. Og i år er man mye bedre enn man var i fjor. Til neste år må man være ytterligere bedre. Det er på en måte også det å gå fra en gammeldags flyplass rent teknisk sett til en veldig avansert ny flyplass med en stor del av det samme personellet, som da også skal løftes, trenes og skoles og gjerne også kompetanseheves for å gjøre den oppgaven. Det tar litt tid, og må tas i trinn.

**Inger Lise Husøy (A):** Men du utelukker at det var manglende informasjon som gjorde at planleggingen ble dårlig?

**Bjørn Sund:** Ja, jeg kan ikke si det.

**Inger Lise Husøy (A):** Nei. Det siste spørsmålet mitt går da igjen til Brevik:

I forhold til det du mente, og som var din overbevisning, og bakgrunnen for det brevet du skrev, at du ikke mente en skulle anbefale Gardermoen uten videre, mener du da å si at Gardermoen kanskje ikke ville blitt anbefalt?

**Kjell Brevik:** Nei, overhodet ikke. Det er mer planleggingsmannen som egentlig vil ha et bredest mulig grunnlag å vurdere ting på, at det var så store endringer i forhold til det som lå til grunn for debatten i 1988, som vi så for oss ville komme ved en videre utbygging på Gardermoen, at det var nødvendig å få analysert og vurdert dem før man gikk til Stortinget og sa at man ensidig skulle satse på Gardermoen, som egentlig da ble konklusjonen i 1991. Det er også grunn til å legge til at Gardermoen er blitt en utmerket flyplass, og sikkert også hadde blitt det ved en annen prosedyre, men det er dette å kunne veie tingene på samme nivå til samme tid som var avgjørende for det. Nå var det ikke bare – bare for å korrigere deg – mitt brev, dette var en prosess i Luftfartsverket som alle tekniske avdelinger deltok i, så å si, i hvert fall de som hadde innspill å komme med, og det var en bred og grundig prosess som lå i bakgrunnen for at man kom til de konklusjonene som er kjent gjennom det såkalte brev/konseptet til brev.

**Møtelederen:** Det blir oppfølgingsspørsmål fra Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg er jo nærmest som ekspert å regne på ett felt på Gardermoen, og det er å sitte og vente der oppe, og den ekspertisen vedlikeholder jeg fortsatt når jeg flyr Tromsø – Oslo flere ganger i uken. Og jeg har for så vidt stor respekt for måten man håndterer problemene på når de oppstår, men er ikke problemet egentlig at planleggingen var for dårlig, man hadde ikke nok informasjon? Og dernest: Kan man anslå merkostnadene, investering i utstyr og beredskap på grunn av at man har undervurdert værforholdene?

**Bjørn Sund:** Det siste er nok vanskelig, men det er vel innkjøpt nytt materiell for brøyting i størrelsesorden 25-30 mill. kr, og så er det også gjort en oppgradering av jordreanseanlegg for å få flere og større asfalterte flater til disse anleggene, for rundt 150-200 mill. kr.

Det er alltid slik i store prosjekter at man i ettertid ser at man kunne gjort noe annerledes – det vil det alltid være, så også her. Og det som man vel må være ydmyk på – det er i hvert fall jeg – er at vi kanskje skulle hatt en større grad av diskusjon rundt dette med bruk av avisingsmidler på taksebaner og sentrale flyoppstillingsområder. Der godtok vi et krav fra SFT om at man ikke får lov å bruke avisingsmidler, at man bare får bruke det på rullebanene, fordi dette blir balansert mot den jordreanseanleggskapasitet som var lagt til rette. Det man kan se i ettertid, er at vi burde hatt en mer inngående diskusjon, og også kraftfullt kanskje påstått at vi skulle hatt en større

bruk av avisingsmidler på taksebaner og sentrale flyoppstillingsområder. Det er kanskje det som ligger i hjertet av – skal vi kalle det – skjæringspunktet mellom grunnvannsmagasin, miljøkrav og flyoperativ bruk av taksebaner og flyoppstillingsområder.

**Møtelederen:** Neste hovedspørsmålsstiller er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Luftfartsdirektør Liavaag gikk ut av styret i OSL i november 1994 fordi han ikke fikk gjennomslag for at man i langt større grad skulle ta driftsforholdene og driftsoperative hensyn inn i planleggingen. Vil du si at han gjorde klokt i det, i og med at dette uforutsette været skapte problemer som man burde og kunne ha forutsett? Og dere var jo varslet gjennom hans avgang?

**Bjørn Sund:** Det er helt nytt for meg. Det er helt riktig at han var ute av styret et år, men at dette er begrunnelsen, det hører jeg først nå, det har jeg ikke hørt før. Det er jo slik at vi hadde fire år med en ekstern styreformann, Harald Ynnesdal fra Statoil, og så hadde vi to år – og det var de to siste årene før åpning – med luftfartsdirektøren som styreformann. Og begge de styreformennene fungerte utmerket, som resten av styret, slik at jeg som administrerende direktør hadde et veldig godt forhold til styret mitt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så det er ukjent for deg at da han gikk ut av styret i 1994, så var det fordi han ikke fikk inn i planleggingen dette med driften og driftsforholdene? Han ville vel også hatt et eget selskap som skulle ta seg av driften og prosjektet, et utbyggingsselskap.

**Bjørn Sund:** Ja, jeg har ikke hørt denne begrunnelsen før i dag, før du fremsatte den nå.

**Carl I. Hagen (Frp):** OK. Ja, vi kan gå tilbake og finne dokumentasjon på hans svar tidligere i dag.

Så er det noe som var veldig interessant, som Sund sa nå, som jeg gjerne vil følge opp overfor Brevik. Sund sa at når det gjelder været, så kommer det og går. Meteorologi er vanskelig, og det å ta bare det ene året og si at det er synonymt med været generelt, det er litt sterkt, altså at det var været akkurat i fjor som var spesielt. Det var interessant, særlig i forbindelse med værmålingene på Hurum. Stortinget fattet beslutning om å bygge Hurum juni 1988. Da ble det etterpå – det må ha vært høsten 1988 – satt i gang et toårig måleprogram med fagsjef Bjørn Aune ved klimaavdelingen ved Meteorologisk institutt i spissen for å se på været. Høsten 1989 – altså ett år etterpå, halvveis i denne toårsperioden – gjorde Aune en foreløpig vurdering: «Sikten på Hurum er dårligere enn antatt.» Og ser man på det Sund sier, så er det jo helt meningsløst å fatte noen beslutninger basert på målinger fra ett enkelt år, fordi været kan variere fra år til år. Er Brevik enig i det?

**Kjell Brevik:** Ja, jeg har vel allerede svart delvis på det ved at jeg har sagt at værmålingene burde vært fullført innenfor toårsperioden, fordi det ikke ble målt for ett år engang, det er vel åtte eller ni måneders måling som ligger til grunn for konklusjonene som ble trukket om å stoppe Hurum, og det gir oss ikke én årssyklus engang, så sånn sett er det for lite. Det er også for lite i ettertid for å kunne ha lagt endelig på plass at målingene var adekvate og gode, og at det var riktig det man egentlig besluttet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ble det satt i gang værmålinger på Gardermoen etter at det ble fattet vedtak om Gardermoen i oktober 1992?

**Kjell Brevik:** Nei.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvorfor gjorde man det da Stortinget vedtok Hurum, men ikke da Stortinget vedtok Gardermoen?

**Kjell Brevik:** Forskjellen – for å si det veldig enkelt og veldig kort – ligger vel i at på Gardermoen lå det en flyplass, man hadde når det gjelder operative forhold, statistikk for 50 års drift. Hurum hadde man egentlig ingenting på.

**Carl I. Hagen (Frp):** På Gardermoen hadde man full mulighet til å vite om isingsproblemene som plutselig dukket opp i fjor.

Er Brevik kjent med det brevet som Åsmund Rabbe sendte til Stortingets samferdselskomite 15. april 1988, hvor han i realiteten fremstiller en historie og klager sterkt på at han som den faglig ansvarlige ved Meteorologisk institutt for den flyoperative avdelingen i realiteten ble fjernet fra sitt arbeid med Hurum-målingene, som ikke ble gjennomført slik som han ønsket, og at dette ble overført til klimaavdelingen, som var uten erfaring fra luftfart? Er du kjent med det, og hadde du kontakt med Rabbe? Deler du Rabbes synspunkter, eller er han helt på jorden?

**Kjell Brevik:** Jeg er kjent med brevet, men dette er et forhold som ligger internt i DNMI. Hvem som utfører værmålingene for Luftfartsverket, det må DNMI selv vurdere. Vi er oppdragsgiver for Meteorologisk institutt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Greit.

Du svarte i sted at det av og til var litt uklart når dere hadde med Samferdselsdepartementet å gjøre, og så vidt vi har skjönt, har det vært relativt hyppig kontakt, og det var jevnlig kontakt – det perfekte opplegg for ansvarsfraskrivelse hvis noe går galt i ettertid. Fikk du inntrykk av at departementet – og da tenker jeg hvis man skal kunne skille mellom departementets faste embetsverk og det vi ofte i vår språkbruk kaller byråkrater – kastet seg med glød over planleggingen og gjennomføringen av Stortingets vedtak om å bygge hovedflyplass på Hurum? Eller var det en sånn holdning: «Hvordan skal vi få stoppet det?»

**Kjell Brevik:** Nei, jeg kan ikke si at jeg erfarte det siste. Embetsverket er lojale overfor Stortingets beslutninger i ett og alt. Det tror jeg ikke Carl I. Hagen skal være i tvil om. Om det fantes en nyansé i tempoet med hensyn til å komme i gang på Hurum kontra å komme i gang på Gardermoen da Hurum ble stanset, skal ikke jeg ha sagt noe om. Men det er godt mulig at en feinschmecker kanskje kan si at det var en antydning til forskjell i tempo.

**Carl I. Hagen (Frp):** Beslutningen om å stoppe Hurum kom jo etter at man hørte om forsvarsministre og samferdselsministre som begynte å planlegge, den formelle stortingsbeslutning kom først på senkvåren, mens du skrev dette brevet som ikke ble sendt, den 15. mars, altså lenge, lenge før Hurum av Stortinget hadde vært stoppet. Slik at dette gikk jo i en litt sånn omvendt rekkefølge. Ville det egentlig vært en selvfølge at man når Hurum ble stoppet, selvsagt fikk sett på også et annet sammenlignbart alternativ med Gardermoen i tillegg til delt løsning?

**Kjell Brevik:** Jeg vil svare ubetinget ja på det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hadde ...

**Kjell Brevik:** Unnskyld, bare for at det ikke skal bli hengende. Spesielt fordi, som jeg sa, det var såpass store endringer i Gardermoen-konseptet fra det som lå til grunn i utredningen av 1985, at det var absolutt grunn til å ta opp Gardermoen sammen med et annet alternativ for å få veid fordeler og ulemper.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var det en holdning hos dere i Luftfartsverket, jeg vet det er et vanskelig spørsmål – i den grad dere vel også av og til har noen konklusjoner, hvis man skal jobbe med en ting, så har man egne synspunkter, så får man vurdere om det er interessant for beslutningstakerne å få det – men var det mange som stilte seg veldig tvilende til hvorfor i all verden man ikke for lengst hadde vært i full gang med å bygge hovedflyplass på Hobøl?

**Kjell Brevik:** Nei, jeg tror ikke det. Hobøl har jo en forhistorie, som de fleste kjenner, og ettersom det lå til grunn at man ikke hadde behov for en hovedflyplass i en lang periode på 1970-tallet og begynnelsen av 1980-tallet, for så å si at nå har vi det på nytt igjen, så var det på en måte en prosess som egentlig lå tilbake i en helt annen tenkning.

Det som vel er overraskende for mange, også for undertegnede, var at Hobøl ikke var et alternativ verken i forhold til fremlegget i 1988 eller i prosessen da Hurum ble stanset.

**Carl I. Hagen (Frp):** For du er enig i at det ikke har fremkommet noe om Hobøl som skulle redusere de gamle utredningene om stedet som et potensielt sted for å kunne bygge en hovedflyplass?

**Kjell Brevik:** Overhodet ikke. Lundby-utvalget på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet gjor-

de et utmerket og meget grundig arbeid med de midlene de hadde tilgjengelig den tiden. De hadde et annet konsept som var lagt til grunn, nemlig at de skulle ha to parallelle rullebaner pluss en GA-bane, altså et kortbane-konsept i tillegg, som da ble noe arealkrevende for en del alternativer. Men bortsett fra det og at konseptet da ble endret, så er Lundby-utvalgets arbeid mønstergyldig når det gjelder utredningsarbeid.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvis man skulle sett mer på Hobøl, lå det ganske mye grunnlagskunnskaper om en flyplass på Hobøl til grunn, slik at hvis man etter skrinleggingen av Hurum hadde hatt interesse av egentlig å få fram en del sammenlignbare data, ville det ikke tatt tre, fire eller fem år før Stortinget kunne vært presentert en proposisjon om hvor vi skal bygge flyplass når den ikke skal på Hurum?

**Kjell Brevik:** Overhodet ikke. Og vi kan jo også se at det å fremskaffe et nytt Gardermoen-konsept tok i underkant av et års tid.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så det var et nytt Gardermoen-konsept som vi fikk presentert i St. prp. nr. 90 etter din vurdering?

**Kjell Brevik:** Ja, absolutt. I 1988 var det kun det vestlige rullebanealternativ som lå til grunn, og i 1990 var det det østlige rullebanealternativ man gikk for.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da har jeg et siste spørsmål: Hvis vi, da Stortinget fattet vedtaket – og jeg er klar over at det er Stortinget som fattet vedtaket våren 1990 om å skrinlegge Hurum – hadde vedtatt at vi ønsker en sammenlignbar vurdering av Gardermoen/Hobøl, hvor mange måneder eller år ville det ha forsinket St. prp. nr. 90? Den ville jo da ha vært annerledes, for den ville inneholdt sammenlignbar vurdering av Hobøl og Gardermoen. Hvor lang tid ville det ha forsinket?

**Kjell Brevik:** Det er et vanskelig spørsmål, men hvis jeg skal driste meg til å tippe, så i hvert fall ikke mer enn et halvt år.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ikke mer enn et halvt år?

**Kjell Brevik:** Nei.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk.

**Kjell Brevik:** Vi snakker vel kanskje om to-tre måneder.

**Møtelederen:** Da er det ingen til oppfølgingsspørsmål, men Kari Økland til hovedspørsmål.

**Kari Økland (KrF):** Jeg har et spørsmål som går på dette med ising og forurensing. Hvorfor ble ikke jordreanlegg bygd for og å dekke søl fra taksebanen?

**Bjørn Sund:** Jeg oppfattet ikke helt hva du spurte om.

**Kari Økland (KrF):** Hvorfor ble det ikke bygd jordrenseanlegg og for å dekke søl fra taksebanene?

**Bjørn Sund:** Vi kan si at flyplassområdet har to soner. Den ene ligger nord og nordøst for grunnvannsskillet og den andre ligger syd. For de to sonene er det helt forskjellige krav til grunnvannsbeskyttelse på grunn av avstanden fra bakken og ned til grunnvannet. I syd er det veldig store avstander ned, og der er det da mindre og enklere krav til beskyttelse enn det er nord for dette vannskillet.

Det var forutsatt og dimensjonert jordrenseanlegg for taksebaner og avisingsområder og rullebaner som ble utrustet på en spesiell måte nord for vannskillet, og en litt enklere måte syd for vannskillet.

**Møtelederen:** Det blir oppfølgingsspørsmål fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare kort. Det har vært tatt opp før i dag dette med mulighet for å bruke fjernvarme på rullebanene. Kan du bare kort si noe om vurderingen av det?

**Bjørn Sund:** Vurderingen på det er at det er teknisk mulig, men det er økonomisk umulig, for det er 2,4 millioner m<sup>2</sup> baner, og det er helt utenkelig å drive dette i kroner og øre, så det er ikke økonomisk forsvarlig.

**Møtelederen:** Da skulle vi være ferdig med denne runden. Så vidt jeg forstår, så har alle fått stilt de spørsmålene de ønsket å stille. Jeg får si tusen takk til dere, og hvis vi kommer opp med noen tillegsspørsmål, kan vi vel ta det skriftlig eller pr. telefon. Takk skal dere ha.

-----

*Høring med Bjørn Aune, leder av klimaavdelingen ved  
Det norske meteorologiske institutt*

**Møtelederen:** Jeg får ønske Bjørn Aune, leder av klimaavdelingen ved DNMI, hjertelig velkommen til denne høringen om Riksrevisjonens rapport, om hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, og det grunnlaget som Stortinget hadde for beslutningen om å bygge hovedflyplass på Gardermoen.

Vi gjør det slik i disse høringene at vi gir hver av de komiteemedlemmene som ønsker det, mulighet til en spørsmålsrunde på 10 minutter, inkludert svarene. For at ikke svarene skal ta all tid fra spørsmålsstilleren, ber en om at svarene er så korte og presise som mulig.

Jeg gir da ordet til saksordføreren – vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Takk. Jeg har noen få spørsmål, ikke så veldig mange nå, for vi har jo berørt veldig mye om meteorologi allerede. Men som fagmann mente du at

de meteorologiske beregningene for valg av Gardermoen som hovedflyplass var tilfredsstillende. Kan du bekrefte en slik fremstilling?

**Bjørn Aune:** Ja, det kan jeg gjøre. Nå må vi snakke om to ting. Det ene er det som kalles for regularitet, altså værmessig regularitet, som det er når fly kan gå opp og ned. Det er én ting. Det andre er hvordan flyplassen selv organiserer sitt arbeid i forhold til de værforholdene som er når flyplassen er i drift. Men svaret er ja.

**Odd Holten (KrF):** Det er jo klart at for oss som trafikanter er det veldig vesentlig at det ikke bare er tåke og sikt som er inne, men også underkjølt regn, altså ising. Det bør vel også være med i en vurdering når en skal se på de meteorologiske forhold. Jeg forstod det slik nå at du tok et visst forbehold på det punktet.

**Bjørn Aune:** Vi må i hvert fall vite forskjellen. Og for å korrigere deg: Underkjølt regn er egentlig litt feil. I de fleste tilfellene er det helt vanlig regn som fryser på en kald flate. Det er ikke kaldt regn som fryser på varm bakke. Dette er to vidt forskjellige ting. Ettersom man her snakker om én rapport om været på Gardermoen, kan jeg si at vi til sammen i hele flyplassprosessen, fra Hurum til Gardermoen, leverte 27 rapporter til Luftfartsverket: 14 stykker om Gardermoen, 12 om Hurum og en om Hobøl. Vi gav bl.a. to ekstra rapporter om det som kalles dimensjonerende klimaverdier for Gardermoen, som er vanlig når en skal bygge og lage konstruksjoner av forskjellige art, f.eks. alle bygningene, og også om drift på Gardermoen. Så det har kommet to rapporter som også var der på den tiden.

**Odd Holten (KrF):** Jeg forutsetter at du kjenner til rapport 22/92.

**Bjørn Aune:** Ja, den kjenner jeg.

**Odd Holten (KrF):** Hva skjedde med den? Var innholdet av en slik karakter at det ville ha fått negativ innvirkning på Gardermo-utbyggingen?

**Bjørn Aune:** Nei. Vi leverte den rapporten til Luftfartsverket, som var vår oppdragsgiver. Hva Luftfartsverket har gjort med den etter det, er ikke vårt ansvar. Vi leverte den der. Den inneholder det meste av rapporten om regularitet, altså de 99,9 pst. tilgjengelighet når flyplassen kan operere, hvis den er en kategori III-flyplass. Det er to sider i den som inneholder informasjon om vintervær på Gardermoen.

**Odd Holten (KrF):** Nå har vi i møtet før deg hatt besøk av Brevik. Vi var da inne på målingene på Hurum, men jeg synes det også er nødvendig å stille et tilsvarende spørsmål til deg. Burde disse målingene på Hurum vært forlenget i tid for å kunne få et mer kvalifisert resultat? Det ble sagt at de var avsluttet etter kanskje åtte–ni måneder. Var det teknisk dårlig utført arbeid ved disse

målingene? Det har jo også blitt hevdet at det til dels kanskje har vært sabotasje. Hva vil du som fagmann – du behøver ikke å spekulere – si om disse målingene?

**Bjørn Aune:** Jeg vil si at de målingene som var der, var så gode som det var mulig å få dem på det tidspunktet. Det er feil at de ble avsluttet så tidlig. Men etter noen få måneder oppdaget vi av resultatene av målingene at det var dårligere værforhold på Hurum enn det som man vel egentlig hadde antatt på forhånd. Da varslet vi Luftfartsverket om det, for vi mente at vi måtte si at det så ut til å være dårligere enn antatt. Men målingene fortsatte. Så målingene var vel i gang fra slutten av 1988 til ut mars 1990. Det blir da nesten halvannet år. De var planlagt for to år. Det er klart at vi ville ha ønsket å fortsette lenger, fordi vi da både kunne få noe sikrere målinger, se mer på variasjonsbredden i målingene og kanskje også få mer detaljer som vi kunne gi, så vi skulle gjerne ha fortsatt med målingene på Hurum.

**Odd Holten (KrF):** Men når du sier at dere holdt på i halvannet år, og Brevik sa at det var åtte-ni måneder, vil det faktisk si at de som sitter som fagmedarbeidere innenfor Luftfartsverket, ikke er oppdatert på hva dere driver med?

**Bjørn Aune:** Jo da, det er de, for sluttrapporten for Hurum viser målinger helt fram til, jeg tror det er 31. mars 1990. Så det vet de. Den dekker hele måleperioden.

**Møtelederen:** Et oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sier at dere gjerne skulle ha fortsatt målingene. Hvorfor gjorde dere det ikke?

**Bjørn Aune:** Nei, målingene ble stoppet. Vi måtte jo ha betaling for å gjøre det.

**Carl I. Hagen (Frp):** OK, det var Luftfartsverket som ikke ville betale for flere målinger. Hva var kostnadene for disse målingene?

**Bjørn Aune:** Det er vanskelig å si akkurat nå. Jeg husker ikke akkurat hva det var. Vi kjøpte utstyr for ca. 4 mill. kr, og så er det vel driften etter det. Så det kommer vel opp i det dobbelte kanskje. Men nå gjetter jeg.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg kommer tilbake til det.

**Møtelederen:** Da går vi videre til neste hovedutspør-  
rer – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere er egentlig veldig klare i pressemeldinger på hva dere mener – for å ta noen runder på det. Men for dere nytter det heller ikke å sende pressemeldinger, i hvert fall ikke til Aftenposten.

Denne rapporten har fått veldig stor oppmerksomhet fordi den ikke er forelagt Stortinget i sin helhet. Aften-

posten hadde et storoppslag 8. oktober 1999 om at Gardermoen hadde mye verre vintervær enn Hurum. Kan du nå høyt og tydelig si at det ikke er riktig?

**Bjørn Aune:** Det er ikke riktig.

**Inger Lise Husøy (A):** Kan du veldig kjapt ta de rette tallene i forhold til det som Aftenposten presenterer?

**Bjørn Aune:** I den rapporten er det gitt en del tabeller om værforhold på Gardermoen. I den rapporten som vi hadde for Hurum, er det også en del tabeller om vinterforhold på Hurum.

Når det gjelder ising i tåke, som det ble snakket om, er det gjort en feil fra Aftenposten. Den ene tabellen gjelder tåke som gir sikt under 300 m, den andre på 1 000 m. Det blir en vesentlig forskjell.

Når det gjelder ising, når det gjelder regn som faller ned, er det klart at det er dårligere forhold på Gardermoen enn det er på Hurum. Det har kommet frem.

Når det gjelder snøvær, som også er veldig viktig i dette, er det – for å si det kort – dårligere på Hurum enn på Gardermoen.

Det er en ting til som kommer inn her, som jeg må si. Dette er vintervær. Vi har ikke snakket om vanskelig vintervær. Vi vet ikke hva flyplassen mener med vanskelig vintervær. Det har de ikke fortalt oss. For eksempel er det lengre tid med snø på Gardermoen enn det er på Hurum, men det meste på Gardermoen er lett snøfall som sannsynligvis ikke gir noen problemer for Gardermoen i det hele tatt. Det er en del av snøfallet som kan være vanskelig. Det er vanskeligere på Hurum.

Konklusjonen vår er at det ikke er noen spesielle vær-  
vanskeligheter på Gardermoen der den ligger, i forhold til omgivelsene. Totalt sett er det vanskeligere forhold på Hurum.

**Inger Lise Husøy (A):** Det fremstilles slik at det er mer tåke på Gardermoen enn Hurum. Hva med det?

**Bjørn Aune:** Nei, det er mer tåke på Hurum enn på Gardermoen.

**Inger Lise Husøy (A):** Så det er helt klinkende klart. Hvem er det som har verifisert værmålingene på Hurum? Er det solide selskaper, eller?

**Bjørn Aune:** Det er vel ingen målinger i Norge som har blitt verifisert mer enn de. En del av det, statistiske beregninger, er kjørt også delvis av Norsk Regnesentral. Vi har hatt utenlandske meteorologiske institutt, som det engelske og det svenske, som har kontrollert det. Vi hadde Surlien-utvalget med SINTEF i Trondheim som kontrollerte det. Alle disse har kommet frem til at dette holder.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare et siste spørsmål, i forhold til Wiborgs påstander, som enkelte i kontrollkomiteen i hvert fall stoler på: Hvem har verifisert Wiborgs påstander om manipuleringen av måleinstrumenter på Hurum?

**Bjørn Aune:** Det ble gjort av Surlien-utvalget med SINTEF.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var jo tilbakevist. Eller?

**Bjørn Aune:** Vi tilbakeviste Wiborgs påstander, ja, fordi en del av disse lå utenfor det som vi hadde kompetanse på. Det var delvis også instrumenttekniske ting som vi som brukere ikke kunne si så mye om. Men vi kan jo si det slik at de instrumentene som var der, er standard instrumenter som står på en meget stor del av flyplassene rundt omkring i verden. Men det er spørsmål om veldig tekniske ting.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg gir meg av hensyn til at vi er på overtid.

**Møtelederen:** Da blir det et oppfølgingsspørsmål fra Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Hvor sikker kan en si konklusjonene er når det gjelder været på Gardermoen kontra Hurum, når målingene pågikk i så kort tid, og når det blir hevdet at været skifter fra ett år til et annet?

**Bjørn Aune:** Det er kanskje derfor man snakker om «vær», og man snakker om «klima». «Vær» er det man har på ett år. «Klima» er det man har over en lengre periode, en statistisk sammensetning av dette, så man kan si hvordan det gjennomsnittlige forholdet er. Og så kan man sammenligne de to. Dermed kan vi f.eks. si at vinterværet på Gardermoen i forrige vinter ikke var uvanlig dårlig, det var faktisk bedre enn hva man kan vente over en lang tidsperiode.

Dette er også gjort på Hurum, hvor vi ikke hadde målinger fra før, men vi har brukt målinger fra stasjoner over i hvert fall hele Oslo, indre Oslofjord og mye av østlandsområdet til å se på langtidsværet der, og så har vi sammenlignet og justert de målingene vi har, også til en langtidsperiode. Når jeg sier vi gjerne skulle hatt lengre tid med målinger der, er det fordi det er klart at jo lengre tid vi holder på, jo mer nøyaktig blir det, selvsagt. Men vi mener at de målingene som vi har gjort, er gode nok for de uttalelsene som vi har gitt. Og det er også, som jeg sier, verifisert av disse andre.

**Møtelederen:** Neste hovedutspører er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sa nå nettopp at vinterværet på Gardermoen i fjor ikke var noe spesielt. Det var faktisk kanskje noe bedre enn det som hadde vært gjennomsnittet. Er du enig i at det da er litt forbausende når adm. direktør på Oslo Lufthavn fremhever at de ikke var forberedt på dette, og at dette var et spesielt vanskelig år, og hevder det stikk motsatte av det du som klimamann sier, og som dere gjennom hauger av rapporter har fortalt Luftfartsverket og myndighetene?

**Bjørn Aune:** Ja.

**Møtelederen:** Det var vi forbauset over alle sammen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så sa du vel i realiteten i foregående svar at når det gjelder disse tekniske måleinstrumentene, hadde dere ikke kunnskaper om de tekniske apparatene. Det forbauser meg litt, for da Wiborg og jeg var hos deg i perioden 1993-94, var nettopp hans anklager at det var noe feil ved de tekniske apparater, som derved gav feilaktige resultater på sine målinger. Da hørte jeg aldri noe om at dere ikke var fagfolk når det gjaldt de tekniske apparatene.

**Bjørn Aune:** OK, det er nyanser der. Det er et spørsmål om vi kan være eksperter eller vi kan kjenne de tekniske delene av apparatene nok til å bruke dem og til å forstå hvordan de virker, men det er en grense, og der fortsatte SINTEF inn på det, så det var på det nivået jeg da tenker på. SINTEF er spesialister på måleteknikk generelt og har da såpass mye at de kan snakke om det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Undersøkte SINTEF måleinstrumentene som stod på Hurum?

**Bjørn Aune:** Det forutsetter jeg at de gjorde. De gikk i hvert fall gjennom rapporten til Wiborg. Det eneste jeg hadde med det å gjøre, var at jeg ble innkalt til denne gruppen og satt omtrent som jeg sitter nå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja. Så hvis Wiborg hadde rett i at noen har skrudd på noen skruer, gjort noe med de tekniske apparatene, er det ingen som i realiteten har gått gjennom de tekniske apparatene for å se om han har rett, man har bare observert at de og de apparatene har gitt de og de resultater? Det er kjernen i hele denne problematikken. For eksempel hvis noen har et måleinstrument – et termometer, hvor en eller annen har fylt i litt for lite kvikksølv, viser det termometeret feil temperatur, feil målestreker. Hvis den temperaturmålingen er tuklet med, eller det er noe feil, vil den vedvarende vise feil resultat. Hvis det er den eneste målingen som er der, og ikke noe sammenlignbart, og alle tar det for gitt at det er riktig, er det jo ikke noen som har verifisert Wiborg i det hele tatt, hvis man ikke har gått gjennom og sett på apparatene. Det var jo det som var hans anklager, og nå sier du at dere ikke gjorde det, og at SINTEF kanskje har gjort det.

**Bjørn Aune:** Dette er to ting igjen. Slik det fremstilles nå, slike ting kontrollerte vi. Vi kontrollerte målingene, vi kontrollerte hva målingene gav, og også sammen mot andre målinger. Vi hadde dem jo også på Gardermoen. Vi målte også på Gardermoen, hvor vi også hadde vanlige observasjoner gående hele tiden.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, men det er vel først i det øyeblikket man har to måleinstrumenter ved siden av hverandre som begge viser det samme – det var aldri to ganger måleinstrumenter ved siden av hverandre på Hurum?

**Bjørn Aune:** Nei, men på Gardermoen var det også det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det var på Gardermoen, men ikke på Hurum.

**Bjørn Aune:** Det er de samme målingene, og det er ingen som har skrudd på dem i mellomtiden, og vi var også på Hurum og målte manuelt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jo, men da de stod på Hurum, var det ingen som kunne kontrollere, da de var der, at de var korrekte.

**Bjørn Aune:** Jo, så langt som vi kontrollerte dem, og vi hadde folk oppe fra Impulsphysik som også kontrollerte disse målingene, så det skulle være godt nok.

**Carl I. Hagen (Frp):** OK. Føler du deg overbevist om at disse ni månedene med målinger på Hurum var tilstrekkelig grunnlag til å slå fast med bred penn at her kan vi ikke ha noen flyplass, slik du gjorde?

**Bjørn Aune:** Vi slo ikke med noen bred penn fast at vi ikke kunne ha flyplass på Hurum. Meteorologisk institutt skulle ikke bygge noen flyplass på Hurum, det var Luftfartsverket som avgjorde det. Men Meteorologisk institutt er sikker på at de uttalelsene om været på Hurum som står i den rapporten, har vi dekning for.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hva var årsaken til at du overtok alt dette fra den som hadde ansvaret for luftfartsgreiene i Meteorologisk institutt, Åsmund Rabbe? Han hadde jo hatt siktmåling osv. fra 1. september 1986 på Hurum, så det er vel ikke helt riktig at Meteorologisk institutt først begynte med siktmålinger etter vedtaket i 1988. Men han hadde holdt på i halvannet år, nesten dobbelt så lang tid, før du sendte den første rapporten, og hans konklusjon var at det var akseptabelt med flyplass på Hurum. Hvorfor ble han etter dette fjernet fra ansvaret?

**Bjørn Aune:** Det var ikke jeg som fjernet ham. Rabbe og jeg hadde på det tidspunktet helt likeverdige stillinger på instituttet og avdelingene, så vi kunne ikke flytte på hverandre. Da må du gå og spørre lenger oppe i hierarkiet på Meteorologisk institutt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Synes du ikke det var litt rart at dere som etter hvert hadde vidt forskjellige synspunkter på værforholdene på Hurum, byttet plass? Har du aldri vurdert hvorfor?

**Bjørn Aune:** Nei, det har jeg ikke, for på det tidspunktet vet jeg ikke om vi hadde forskjellige synspunkter på det. Det var ikke slik at det ble flyttet fordi det var uenighet, men det var et spørsmål om hvilken avdeling som var mest kvalifisert til å gjøre den type målinger som vi gjorde på Hurum.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så det hadde ingenting med å gjøre at resultatene var forskjellige i forhold til det som enkelte i Luftfartsverket ville ha, eller i departementet ville ha?

**Bjørn Aune:** Kan jeg igjen få si: Meteorologisk institutt skulle ikke bygge flyplass verken på Hurum eller på Gardermoen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Greit.

**Bjørn Aune:** Vi undersøkte været helt nøytralt uten tanke på om det skulle være en flyplass der eller ikke.

**Carl I. Hagen (Frp):** Kriteriene for en flyplass når det gjelder krav til værmessige forhold, jeg tenker normalt på da, eller alle sier jo nå, værmessige forhold betyr sikt og tåke – sikt og tåke er jo det som man legger i det, og vind ...

**Bjørn Aune:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og ikke alle disse andre tingene, som lager problemene. Der er det jo forskjellige kategorier, har jeg skjønt, kategori III, IIIB og alt mulig rart. Var kravene – da man arbeidet med Hurum, var det da forutsetningen – at det skulle være den høyeste grad av teknologiske løsninger og bruk av instrumenter som var å oppdrive for fly med hensyn til å lande og ta av – jeg tenker altså på innflygingssystemet?

**Bjørn Aune:** Jeg skjønner.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det var det høyeste, det var ikke satt noe langt nedpå?

**Bjørn Aune:** Nei, de kravene, som du nå sier, er satt av Luftfartsverket. Disse er internasjonale, og en skal bare oppfylle disse kravene. I de rapportene er det tall både for kategori I – som er slik de fleste flyplasser i Norge, eller så å si alle flyplasser, utenom nå litt på Gardermoen, opererer – kategori II og kategori IIIA. Så vi har altså regnet ut i forhold til dem.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ingen av oss kan dette. Er det som var for Hurum og Gardermoen, sammenlignbart med Heathrow og disse andre flyplassene ute? Det er ikke mindre grad av sofistikert på det teknologiske?

**Bjørn Aune:** Nei, de grensene, de minimumene som oppfylles, er de samme over hele verden.

**Carl I. Hagen (Frp):** OK. Takk.

**Møtelederen:** Da er det et oppfølgingsspørsmål fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Dette er et spørsmål som du må velge om du vil svare på. Kan du bekrefte at tidligere fagsjef Rabbe skrev brev til Stortingets samferdselskomite uten at DNMI visste om det?

**Bjørn Aune:** Han kunne godt ha skrevet det uten at jeg visste om det, men om – hva skal vi si – direktøren på

det tidspunktet visste om det eller ikke, det vet ikke jeg. Men det er jo da et spørsmål om han sendte dette som et instituttbrev, eller om det var et privat brev.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg tenkte kanskje det kunne ha noe å gjøre med at det var skifte, eller noe slikt, men det kjenner du ikke til?

**Bjørn Aune :** Nei.

**Møtelederen:** Da er det ikke flere som har meldt seg på til spørsmål. Da må jeg si tusen takk for klare, greie og direkte svar. Og får vi behov for noen utfyllende kommentarer, håper jeg vi kan få henvende oss pr. telefon eller pr. brev. Tusen takk for det. Da er høringen for i dag avsluttet.

Høringen slutt kl. 16.50.

---

## Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 31. januar 2000 kl. 10

Møteleder: Jørgen Kosmo (A)  
(kontroll- og konstitusjonskomiteens leder)

S a k :

Om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet – Dokument nr. 3:10 (1997-98)

*Høring med Osmund Ueland, konsernsjef i NSB BA, Jon Bendheim, tidligere økonomidirektør i NSB Gardermobanen, Berit Kjøll, administrerende direktør i NSB Gardermobanen, og Olaf Melbø, viseadministrerende direktør i NSB Gardermobanen*

**Møtelederen:** Jeg skal få lov til å ønske velkommen til denne åpne høringen, som er den tredje i rekken under behandlingen av Riksrevisjonens rapport om undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet, der vi også ser på beslutningsgrunnlaget for både bygging av Gardermoen hovedflyplass og Gardermobanen som tilbringersystem.

Jeg skal få lov å ønske velkommen Osmund Ueland, konsernsjef i NSB, Berit Kjøll, administrerende direktør i NSB Gardermobanen, Olaf Melbø, viseadministrerende direktør i NSB Gardermobanen og Jon Bendheim, tidligere økonomidirektør i NSB Gardermobanen.

Gjennomføringen av denne åpne høringen vil foregå på den måten at hver av komiteens medlemmer har anledning til å stille spørsmål til dem som er invitert til høringen. Vi har en begrenset tid på 10 minutter pr. representant, inkludert svar. Det vil si at både spørteren og svareren må være oppmerksom på at man har begrenset tid, og jeg ber om at både spørsmålene og svarene blir så direkte og så kortfattet som mulig. Etter hver spørterunde vil det bli gitt anledning til oppfølgingsspørsmål. Disse oppfølgingsspørsmålene skal være relatert enten direkte til spørsmålet eller til svaret.

Saksordføreren vil bli tillagt litt ekstra tid, dersom det blir nødvendig, for å søke å få belyst problemstillingene så godt som mulig.

Jeg gir først ordet til Odd Holten, som er saksordfører – vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Takk for det.

Jeg må gå direkte på sak, og det er konsernsjefen i NSB som blir mitt første kasus.

NSB er de som har lagt fram beslutningsgrunnlaget for Gardermobanen, og som er de ansvarlige. Tidligere i høringen har vi fått høre at det var grunnlag for å gi strykarakter til dette prosjektet. Hvordan er din oppfatning?

**Osmund Ueland:** Jeg kom inn i prosjektet 1. mars 1994. Da var det min jobb å bygge ut Gardermobanen, som direktør for utbyggingsselskapet. Når jeg har jobbet med dette prosjektet, så har jeg tenkt mest framover, men

også gått gjennom det som har vært av historie, og jeg føler at alle involverte i dette prosjektet bare ønsker å gjøre en skikkelig jobb. Men en ser i etterkant – når en ser at driftskostnadene er høyere enn det som er forutsatt – at en har vært for optimistisk når det gjelder bl.a. kostnadene med å drive trafikkelskapet ...

**Odd Holten (KrF):** Vi kommer tilbake til akkurat det spørsmålet, men mitt utgangspunkt var altså: Da du kom inn i dette prosjektet, var dette et prosjekt som var av en slik karakter at det var tjenlig for å kunne få til et godt prosjekt, teknisk og økonomisk? Du har arvet det, sier du. Det må jo være et grunnlagsmateriale fra NSB. Det var jo de som la det fram.

**Osmund Ueland:** Jeg føler at det var et godt grunnlag for å ta fatt på utbyggingen av banen. Det var den første jobben som ble gjort, og utbyggingen er gjennomført, med to unntak, innenfor den usikkerhetsmarginen en hadde. Når det gjelder underlaget for selve driften av flytoget og driften av banen, ser en i ettertid at det ville vært lurt å fokusere enda mer på selve driften av banen fra starten ...

**Odd Holten (KrF):** Nå er det ikke driften jeg er opptatt av, den kommer vi tilbake til. Det jeg er opptatt av å få rede på, er om det var et godt nok teknisk grunnlag for å kunne starte et så omfattende prosjekt, og da var det forstudien vi fikk presentert som et stikkord i forrige høring. Altså: Var det et teknisk godt nok prosjekt vi fikk, eller var det et for spedt grunnlag for dette omfattende anlegget?

**Osmund Ueland:** Jeg mener at det var et godt nok grunnlag for å starte prosjektet. Det var gjort omfattende vurderinger både i NSB, i departementet og hos andre, og da jeg startet, følte jeg at det var et godt grunnlag å starte på for å bygge ut banen.

**Odd Holten (KrF):** Nå er det jo slik at det er kommet fram at det som lå til grunn da NSB begynte sitt tunnel- og banearbeid, var av en slik karakter at det er å betrakte som en forstudie. Det kan ikke du være enig i?

**Osmund Ueland:** På ett stadium er man jo på forstadiet i et prosjekt, men dyktige konsulenter og dyktige medarbeidere i NSB Gardermobanen tok tak i dette og utviklet det på helt normal måte, med den beste ekspertisen, og det var en veldig interesse fra konsulenter og entreprenører for å være med. Selvfølgelig, dette er et prosjekt som har vært preget av stor interesse, dyktige medarbeidere og konsulenter fra starten.

**Odd Holten (KrF):** Det som vi er opptatt av – selvfølgelig – er hvordan vi som beslutningstakere kan ha et grunnlag, et materiale, som gjør at vi har sikkerhet for de beslutninger som tas. Mener du at det er riktig å si at det beslutningsgrunnlaget og den beslutningsprosessen som vi i neste runde hadde her i Stortinget, var en tilstrekkelig

sikkerhet for at anlegget kunne gjennomføres, ikke minst når vi ser de forhold som nå har blitt avdekket underveis i den tekniske framdrift?

**Osmund Ueland:** Jeg mener at det absolutt var et grunnlag for å trekke en konklusjon og gjennomføre jernbaneprosjektet, som jeg mener var helt riktig å gjennomføre. Det som jeg har sett i ettertid som en må lære av dette prosjektet, er å vise større åpenhet om usikkerheten i prosjekter, for det er det i alle prosjekter.

**Odd Holten (KrF):** Mener du, når du nå har lest gjennom papirene i ettertid, at det foreligger noen beregninger som viser at dette prosjektet Gardermobanen er samfunnsøkonomisk og ikke minst bedriftsøkonomisk forsvarlig?

**Osmund Ueland:** Ja, hovedfokuseringen har vært på et samfunnsøkonomisk forsvarlig prosjekt, og det mener jeg at utbyggingen av Gardermobanen er, når en ser på alle de ringvirkningene den har fått.

**Odd Holten (KrF):** Finner du det nedfelt i de dokumenter som Stortinget har fått seg forelagt? Er det der antydning at det er en samfunnsøkonomisk forsvarlig utbygging?

**Osmund Ueland:** Nå er det ikke min jobb å vurdere hva Regjeringen har lagt fram for Stortinget. Jeg holder meg til det som jeg har sett i ettertid, som NSB har lagt fram for departementet.

**Odd Holten (KrF):** Jeg er fullt klar over at det ikke var i din tid, men tross alt sitter du jo som leder for et konsern som skal ivareta denne driften. Og det må jo være nyttig for å deg å kunne se om dette er et spekulativt anlegg som ikke har rot i virkeligheten når det gjelder økonomi?

**Osmund Ueland:** Det som vel er klart for alle involverte, er at dette var et meget ambisiøst prosjekt. Det har jeg lest meg til at noen og enhver mente om dette prosjektet. Og da jeg kom inn i dette prosjektet, var det ikke min målsetting å endre de målene som Stortinget hadde satt både når det gjaldt kollektivandelen og når det gjaldt økonomi. Min målsetting var å gjennomføre dette best mulig. Og det er ikke på noen måte kommet fram at en i utbyggingen av Gardermobanen har sløst bort noen penger. I de vurderingene som Riksrevisjonen har gjort, er det ikke påpekt at en her har sløst bort noen penger i utbyggingen. Men utbyggingen har kostet 1,7 milliarder kr mer enn den usikkerhetsrammen som ble forelagt Stortinget. Det er et faktum, og det er beklagelig. Det gjelder Romeriksporten, og det gjelder sammenkoblingen av hovedbanen og Gardermobanen.

**Odd Holten (KrF):** Jeg vil nok tro at du ikke har folket med deg når du snakker om at det ikke er sløst bort penger. Det er nok litt øynene som ser her, vil jeg tro. For

hvis en kanskje hadde foretatt de tekniske beregningene og undersøkelsene i forkant, så hadde en muligens unngått de store tetningsarbeidene i etterkant som en måtte gjøre bl.a. i Romeriksporten.

**Osmund Ueland:** Jeg tar bl.a. den saken med sammenkoblingen av hovedbanen og Gardermobanen, som var et prosjekt som fikk stor omtale. Mange har gått igjennom den saken der. Det er ikke påvist at en har valgt en for dyr løsning for gjennomføringen. Det er ikke påvist at en kunne ha gjort den jobben billigere – det er det jeg mener med å sløse. Det er sterkt beklagelig at en undervurderte kostnaden med å bygge denne sammenkoblingen med en jernbane i drift. Og når det gjelder Romeriksporten ...

**Odd Holten (KrF):** Men burde ikke dette være ting som man på en måte i forkant også kunne ha dannet seg et bilde av og tatt høyde for? Det er det jeg er ute etter. Jeg er jo ute etter hvordan vi som stortingsrepresentanter kan vite hvilke premisser vi skal legge til grunn for våre vedtak hvis ikke dere tar med alle faktiske kostnader i et prosjekt.

**Osmund Ueland:** Denne sammenkoblingen var en sak som ble tatt opp i ettertid, og jeg tror vi skal være veldig glad for at den sammenkoblingen har blitt bygd, slik at jernbanen kan utvikle seg mot Romerike og videre oppover. Men feilen var at da den ble presentert fra NSB Gardermobanen for departement og storting, så var det en fullstendig undervurdering av kompleksiteten med å bygge nytt inntil en bane i drift. Det har en dessverre ikke hatt så lang erfaring med i NSB.

**Odd Holten (KrF):** Jeg tror jeg da må hoppe litt fra Ueland til Kjøll.

Er Gardermobanen å betrakte som en skivebom når det gjelder bedriftsøkonomiske beregninger?

**Berit Kjøll:** Det virker på meg, som kom inn i 1998, at alle kalkyler og vurderinger som har vært gjort, er meget optimistiske og på grensen til urealistiske.

**Odd Holten (KrF):** Det betyr altså at vi på en måte nå i ettertid kan konstatere at det faktisk ikke står noe i St.prp. nr. 90 om at det var en samfunnsøkonomisk gunstig løsning å velge toget som tilbringertjeneste mellom Gardermoen og Oslo. Er du enig i en slik vurdering?

**Berit Kjøll:** Jeg vil nok anta at det i et lengre perspektiv er en samfunnsmessig god investering. Men med utgangspunkt i de forventninger man hadde til bedriftsøkonomisk avkastning, er det jo det som er det urealistiske her. Hvis man går inn og ser på prosjektets utvikling – nå har ikke jeg brukt mye tid til å tittle bakover, jeg bruker egentlig mest tid på å tittle framover, men hvis man ser på kostnadsutviklingen, så har den økt gradvis i takt med årene som har gått, og vi har nå et kostnadsnivå som faktisk er 80 pst. høyere enn hva som var tilfellet den gang man prosjekterte.

**Odd Holten (KrF):** Betyr det at dette er kostnader som er kommet på i ettertid som en ikke var klar over? Vil det si at dere har vært nødt til å legge inn ekstra kostnader? Jeg har forstått det slik at det var behov for økte kostnader knyttet opp til personalet, og det igjen var knyttet til sikkerhet. Er det slik å forstå at det opprinnelige prosjekt ikke var sikkerhetsklarert på en god nok måte?

**Berit Kjøll:** Disse kostnadsøkningene som jeg refererer til – det er flere momenter som er årsak til det. Det er bl.a. at man i perioden rett etter beslutningen valgte å gå for 16 togsett istedenfor 10 togsett, og at man også økte banens lengde fra Lysaker til Asker. Og med utgangspunkt i det ble det vesentlig høyere drifts- og vedlikeholdskostnader på tog, på IT og på personalsiden. Det var i utgangspunktet ikke tatt høyde for at alle togsett skulle bemannes, men det viste seg at det var helt påkrevd av sikkerhetsmessige grunner.

**Odd Holten (KrF):** Du mener altså at anlegget i utgangspunktet ikke var et fullt utredet prosjekt? Jeg må ha et kort svar fra deg, for jeg har også et spørsmål til Bendheim.

**Berit Kjøll:** Med utgangspunkt i det som preger situasjonen i dag, er det helt klart at det var absolutt ikke godt nok utredet.

**Odd Holten (KrF):** Bendheim, når det gjelder informasjonen i St.prp. nr. 90 om Gardermoen økonomi, er du enig i at dette var et bortgjemt fenomen, slik at det ikke var mulig å finne en klar linje i økonomien?

**Jon Bendheim:** Nei, det kan jeg ikke riktig skjønne, for i St.prp. nr. 90 er det redegjort ganske klart for to alternativer man skulle bygge ut, man kunne velge mellom et bussalternativ og et jernbanelalternativ. Og den samfunnsøkonomiske beregningen for begge ble lagt fram i St.prp. nr. 90, slik som jeg husker det.

**Odd Holten (KrF):** Det hevdes at det overhodet ikke har vært lagt fram eller vurdert noen samfunnsøkonomisk kalkyle på prosjektet. Hvor har du da det fra at det foreligger?

**Jon Bendheim:** Det skjønner jeg ingenting av. Det er jo et eget avsnitt om samfunnsøkonomien i St.prp. nr. 90 som var beregnet både for bussalternativet og for jernbanelalternativet. Og etter min husk var det en differanse på ca. 1 milliard kr regnet over den 20-årsperioden som økonomiberegningene gjaldt for.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Da går vi over til oppfølgingsspørsmålene, først Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy:** Jeg har et oppfølgingsspørsmål til Kjøll. Du sa at de økonomiske beregningene var for opti-

mistiske, på grensen til urealistiske. Og da er mitt spørsmål: Skyldes det manglende kompetanse – altså rett og slett udugelighet i NSB – skyldes det forsøk på manipulering, eller er det andre ting det skyldes?

**Berit Kjøll:** Det har jeg ingen svar til. Det er veldig lett i ettertid, sikkert, å komme inn og se at ting har blitt annerledes enn hva man egentlig forutsatte for nesten 10 år siden, men 80 pst. avvik på kostnadssiden og 20 pst. avvik på inntektssiden er store tall.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Direktør Ueland sa at det prosjektet som han begynte å gjennomføre med utbygging av Gardermobanen, var utredet og klargjort av de beste konsulenter og de beste eksperter, og at alt var i sin skjønneste orden. Hvis den vurderingen skulle ha noe hold i seg, hva er da hans forklaring på nettopp det som Berit Kjøll sa: 80 pst. overskridelser på kostnadene og 20 pst. svikt i inntektene? Dette skulle være et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt, men vi er i dag kjent med at man isteden må ha en god del milliarder fra Stortinget – og derved skattebetalerne – på nytt. Hvordan kan det ha seg at disse to tingene overhodet ikke henger sammen?

**Osmund Ueland:** En må dele dette i to. En ting er bygging av banen, som var utredninger om hvordan et forprosjekt på bygging av banen var gjort. Og det var mitt hovedsvar, det følte jeg var godt tilrettelagt. De beste konsulentene hadde vært inne i bildet, og det var forsvarlig å starte denne utbyggingen. Og så bommet vi på to områder utover den rammen en hadde, og – det er sterkt beklagelig – det var Romeriksporten med 1, 3, og det var det med sammenkoblingen. Men jeg har også sagt i mitt svar i dag at når det gjelder vurderingen av trafikkdelen, ser jeg at den kanskje ikke hadde samme kvalitet. Det var ikke like mye fokusering på driften av togene, for på det tidspunktet ble det bare sagt at NSB skulle drive disse togene, og en brukte forhåndstallene fra den erfaringen en hadde med den gamle driften. Så jeg har sagt at i ettertid har jeg sett at det hadde vært klokt å lage et eget trafikkelskap som med en gang også hadde fokusert like mye på forberedelsen til driften. Og så må en også være klar over at de kostnadene som nå er lagt fram fra konsernstyret, senest på fredag og med anbefaling til departementet, er slik som vi vurderer det i dag. Vi er ikke fornøyd – at en nå liksom har funnet den helt optimale driften. Det primære nå må være å drive flytoget så bedriftsøkonomisk lønnsomt som mulig og trimme både kostnader og inntekter.

**Møtelederen:** Da er det ikke flere oppfølgingsspørsmål. Neste hovedspørsmål er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Du sa i ditt første svar at du følte at alle ønsket å gjøre en god jobb, og jeg oppfattet at du også sa det var tilstrekkelig kompetanse der. Nå har jeg sett uttalelser bl.a. fra Sissel Rønbeck i forbindelse med

en rapport, en hovedfagsoppgave fra Universitetet i Oslo av Knut Boge, hvor hun har sagt at det politiske miljøet ikke var klar over manglende gjennomføringsvilje i NSB. Har du en kommentar til det?

**Osmund Ueland:** Manglende gjennomføringsvilje?

**Inger Lise Husøy (A):** Evne.

**Osmund Ueland:** På hva?

**Inger Lise Husøy (A):** I utbyggingsfasen.

**Osmund Ueland:** Det var skikkelig gjennomførings- evne i hele Gardermobaneprosjektet. Det ble etablert en effektiv organisasjon, det ble gjort en kontraktsoppdeling som jeg ikke har sett at noen har stilt spørsmål ved, og dette ble gjennomført raskt og effektivt, men dessverre bommet en på to områder. Så Gardermobanen AS som utbyggingsselskap ble et samlingssted for dyktige ingeniører og prosjektledere som var med og gjennomførte dette på en veldig effektiv måte. Og mange stiller spørsmål om tiden, om dette gikk for fort – jeg mener det gikk på den måte at en gjennomførte dette på den billigste måten. Og så har jeg også sagt at det skulle ha vært en større beskrivelse av usikkerheten i prosjektet, og at en kanskje skulle hatt den oppe jevnere og sånn sett meldt tilbake, men det er etterpåkløskap, det.

**Inger Lise Husøy (A):** Men du mener altså at det var tilfredsstillende kompetanse til stede i NSB gjennom denne viktige fasen her?

**Osmund Ueland:** I utbyggingen av NSB Gardermobanen var det tilstrekkelig kompetanse i det selskapet som ble opprettet rett etter stortingsvedtaket. Det var en effektiv organisasjon, som brukte en effektiv kontraktsmodell, og det var de beste menneskene og konsulentene som var involvert i dette. Og det ble valgt dyktige og anerkjente konsulenter også når det gjelder Romeriksporten, med Aas-Jakobsen. Det var derfor aldri noe forsøk på å prøve å velge noen billige løsninger eller ta noen risikoer. Det var aldri ...

**Inger Lise Husøy (A):** Nei, det skal man komme tilbake til.

Da du begynte i 1994, hva gjorde du for å identifisere usikkerhet?

**Osmund Ueland:** Det første jeg gjorde – jeg tok den rammen som var gitt, som en gitt ramme, men jeg savnet en reservepost i det budsjettet. Det hadde jo flyplassprosjektet, det hadde den egen identifisert reservepost innenfor den totale kostnadsrammen. For Gardermobanen ble den reserveposten holdt som en prosent pluss/minus 20 pst. Så det første jeg gjorde, var å ta den kostnadsrammen på de 4,6 milliardene og trekke fra 10 pst. og sette det som et styringsmål. Og det har NSB skrevet til Riksrevisjonen, at når en skal vurdere gjennomføring av et

prosjekt, så tror jeg faktisk det er det beste for prosjektet at man setter seg ambisiøse styringsmål både på tid og penger. Da får en det beste resultatet.

**Inger Lise Husøy(A):** Ok. Jeg tror jeg bare må gå videre her for å komme innom de ulike områdene.

Når det gjelder sammenkoblingen med hovedbanen – man fikk jo også en ganske ny og moderne utgave på Lillestrøm, er dette penger som er gått på Gardermobanen for å spare NSBs eget driftsbudsjett?

**Osmund Ueland:** Nei, på ingen måte. Det er mange ting som en tok tak i etter at Gardermobanen ble bestemt utbygd, og ett eksempel var det med sammenkobling på Lillestrøm. Hvis en i dag hadde hatt en Gardermobane og en gammel hovedbane ved siden av hverandre som ikke kunne brukes samlet, ville det blitt veldig merkelig, veldig merkelig. Det samme med Nationaltheatret stasjon, som jeg selv ...

**Inger Lise Husøy (A):** Det var ikke sammenkoblingen – jeg snakket om finansieringen.

**Osmund Ueland:** Ja, all jernbaneutbygging har jo blitt finansiert ordinært over statsbudsjettet.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men er det ikke noe av dette som er blitt belastet Gardermobanen?

**Osmund Ueland:** Nei, på ingen måte. Vi har aldri noen gang fra Riksrevisjonen fått noen antegninger om noen problemer mellom trafikk og bane når det gjelder kostnadsbelastning.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå videre på AS-modellen. Hvordan fungerte det med aksjeselskap i forhold til styringssignaler i departementet? Mener du at det var en god organisering, eller var det slik at kommunikasjonen f.eks. ble svekket på grunn av den organiseringen?

**Osmund Ueland:** Det var helt riktig å bygge ut Gardermobanen som et prosjekt og med en aksjeselskapsmodell. Jeg har aldri vært plaget av den organisasjonen som Samferdselsdepartementet hadde for å samordne bane, vei og flyplass.

**Inger Lise Husøy (A):** Men du begynte å se at det ble store overskridelser. Hvilke styringssignaler fikk dere da fra departementet og fra politisk hold?

**Osmund Ueland:** Styringssignaler – det var å være åpne og ærlige og fortelle det beste vi visste. Det var det som preget styret i Gardermobanen, det var det som preget styret i NSB, og det var de signalene jeg fikk fra departementet, både fra Steinar Killis gruppe og fra politisk ledelse.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå litt til Romeriksporten. Det tok to år fra miljøskadene ble oppdaget til det begynte å skje ting. Har du en forklaring på det?

**Osmund Ueland:** Vi bad Tore Tønne om å gjøre en vurdering av dette på vegne av styret i Gardermobanen. Det ble stilt spørsmål ved om man reagerte for sent, og det er jo et spørsmål som man kan stille i ettertid. Men det var ikke slik at Gardermobanen bare turte fram, og at det var enkeltpersoner her som liksom dominerte og trakk konklusjoner alene. Vi hadde fremdeles de beste rådgiverne som finnes i Norge på tunneldrift – og det er et område hvor Norge er svært langt framme – og det var de som var løpende rådgivere for alle de tiltak vi gjennomførte.

**Inger Lise Husøy (A):** Men dere fulgte ikke rådene fra ekspertgruppene. Jeg kan vise til dette med at dere skiftet tettestrategi. Det var jo også råd fra denne ekspertgruppen til Steinar Roald f.eks., hvis jeg husker riktig i farten, som ble akseptert i styret i Gardermobanen, men som ble overkjørt og ikke akseptert av NSBs styre. Vet du hva som skjedde her, og hvorfor det var ulike vedtak?

**Osmund Ueland:** NSBs styre vedtok til slutt å utsette åpningen av Romeriksporten. Og når det gjelder eksperter, var det så mange eksperter som hadde meninger om dette, at jeg ikke er helt klar over hvem du viser til. Men de rådene man fikk fra de ekspertene som var engasjert av NSB Gardermobanen, fulgte man. Og så var det en vurdering av om man skulle åpne banen og tette lekkesjer i ettertid. Det trakk konsernstyret i NSB en konklusjon på, og den forholdt jeg meg til.

**Inger Lise Husøy (A):** Men fram til det tidspunktet da man erkjente at åpningen måtte utsettes – var det beskjed fra politisk hold om at det skulle bli sånn tut og kjø og stå på for å holde fristen, og så fikk hensynet til miljøet være underordnet?

**Osmund Ueland:** Det var aldri noen beskjed fra noe politisk hold om tut og kjø og la miljøet være noe annerledes – aldri på noe område!

**Inger Lise Husøy (A):** Men det var det som skjedde i praksis?

**Osmund Ueland:** Det var ikke noe tut og kjø.

**Inger Lise Husøy (A):** Da vil jeg gå inn på ... hvor mye tid har jeg igjen?

**Møtelederen:** 3 minutter.

**Inger Lise Husøy (A):** Da har jeg lyst til å gå inn på trasévalget. Hvorfor ble den traseen, som også var den billigste løsningen, valgt, når man også visste at det var vanskelige grunnforhold?

**Osmund Ueland:** Jeg klarer ikke å gå inn i alle detaljvurderingene, de var jeg ikke med på. Men det var igjen en veldig åpen prosess. Det var ute på høring i alle kommuner, og en valgte ikke denne løsningen for at en skulle spa-

re 1 mill. kr, en valgte denne løsningen på grunn av at alle involverte mente at det var den beste løsningen.

**Inger Lise Husøy (A):** Så må jeg gå litt tilbake til tunnelen. Hvorfor ble det ikke tettet der på forhånd? Det er jo store besparelser – det er ikke sånn at noen tilfeldige eksperter sier det, det er veldig kjent at det beste er å tette på forhånd, og det er også økonomisk innsparing i det. Hvorfor ble ikke Romeriksporten tettet på forhånd?

**Osmund Ueland:** Romeriksporten ble tettet på forhånd. Romeriksporten er drevet på en helt ordinær måte for tunneldrift, som Norge har god ekspertise på. Da bor du inn og førinjiserer før salven går – og sånn har Gardermobanen alltid gjennomført Romeriksporten.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har lyst til å stille et siste spørsmål. Både i Mydske-rapporten og i Tønne-utvalgets rapport kommer det fram at det var ganske dårlig forhold mellom utbygger og SRG – og det endte jo i retten, som jeg vet. Men vurderte du på noe tidspunkt at det dårlige forholdet som oppstod fra dag én, ville påvirke de faglige vurderingene, sånn at en faktisk kunne komme til å gjøre gale vurderinger på grunn av dårlig samarbeidsklima?

**Osmund Ueland:** Nei, det dårlige forhold vi til tider hadde med SRG, påvirket ikke løsningsvalget. Det kunne ha påvirket framdriften noen uker, men ikke løsningsvalget.

**Møtelederen:** Da går vi over på oppfølgingsspørsmålene – det første er fra Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg synes det er veldig interessant at Ueland omtaler Gardermobanen og prosjektet som et samlingsprosjekt for konsulenter og folk som hadde god ekspertise på området, når en ser på resultatet i ettertid, og når en ikke minst ser hva Mydske-utvalget har sagt om gjennomføringen. De har sagt at det var en skivebom, og at det var på grensen til det urealistiske. Da er mitt spørsmål til Ueland: Når man har sett den ansamlingen av eksperter som har vært med på Gardermobanen, synes Ueland i ettertid at ekspertene har levd opp til de titlene og til den kompetansen de skulle inneha, når en ser hvor galt økonomisk, spesielt bedriftsøkonomisk, prosjektet er blitt i dag?

**Osmund Ueland:** Først må jeg si når det gjelder Mydske-utvalget, at det faktisk også står en del positive ting der, så en skal ikke ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men det var ikke det jeg spurte om. Jeg snakket om konklusjonen til Mydske-utvalget.

**Osmund Ueland:** Det var skivebommen jeg kommenterte. Det er mange som skulle ha gjort en bedre jobb i denne gjennomføringen, og det gjelder også konsulenter. Så det må vi ta til oss, alle som har vært involvert.

**Vidar Kleppe (Frp):** Sa du opp en del av dem som hadde vært med på prosjektet, og som hadde gitt dere råd?

**Osmund Ueland:** Jeg sa ikke opp konsulenter, selv om de hadde gjort vurderinger som kunne ha vært bedre. Vi sa ikke opp Aas-Jakobsen, for vi følte at de satt på en betydelig ekspertise, og vi sa ikke opp konsulenter som vi brukte oppover på Romerike som hadde bommet på hvor mye blåleire det var. Vi var opptatt av å komme videre og holde kontinuitet, og å gjennomføre prosjektet best mulig. Det var aldri noe mål å drive og si opp konsulenter – det var også å lære av feil og komme videre.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Spørsmålet er til Melbø.

Var det riktig, slik som Killi sa under høringen, at det forelå kalkyle om bedriftsøkonomisk lønnsomhet med en avkastning på 7 pst.? Og på hvilket tidspunkt ble det bestemt at det skulle gjøres bedriftsøkonomiske analyser av Gardermobanen? Det er viktig for oss å få rede på om det forelå før Stortinget fattet sine beslutninger.

**Olaf Melbø:** Jeg kom inn i prosjektet i september i 1998, og mitt ansvar var å fullføre utbyggingen så raskt som mulig og til en akseptabel pris og innenfor en miljøkonsekvens som var akseptabel. Jeg kom altså inn ganske sent, så jeg har ingen forutsetninger for å svare, og har heller ikke vært involvert i de økonomiske utredningene for lønnsomhet som har vært gjort.

**Odd Holten (KrF):** Men du var jo inne før vi fikk saken til Stortinget?

**Olaf Melbø:** Nei, jeg kom den 1. september i 1998.

**Odd Holten (KrF):** I 1998! Unnskyld.

**Møtelederen:** Jeg minner om at vi er inne i oppfølgingsspørsmålene etter Inger Lise Husøy.

**Odd Holten (KrF):** Ja, og det var økonomien som jeg boret på der.

**Møtelederen:** Jeg har et spørsmål til Osmund Ueland.

Det framgikk av svaret som du gav til Inger Lise Husøy, at Romeriksporten, da den begynte å lekke, allerede var forhåndsinjisert. Av de dokumentene vi har, har jeg forstått det slik at på det tidspunktet drev man ikke forhåndsinjisering og hadde tatt en beslutning om å tette etterpå. Har jeg misforstått fullstendig?

**Osmund Ueland:** Det som er den måten Romeriksporten er gjennomført på, er at en borer noen meter inn – om det er 10 eller 15 meter – før en injiserer, og så skyter en salven. Den metoden har en brukt i hele gjennomføringen, og det er det som kalles forinjisering. Man injise-

rer fjellet rundt før salven går. Hvis det er noen misforståelser rundt det, kan Olaf Melbø supplere. Men det er en anerkjent måte, og den har Gardermobanen brukt.

**Møtelederen:** Kunne jeg få bekreftet det av Melbø?

**Olaf Melbø:** Ja, det er riktig at det er kjørt ganske mye forinjeksjon. Jeg tror ikke det er noe tunnelprosjekt i Norge hvor det er kjørt mer forinjeksjon enn dette, men allikevel kom man ikke ned til et tetthetsnivå som gjorde at man unngikk skadekonsekvenser.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg lurer på om vi må få litt mer hjelp på dette tekniske punktet, fordi dette med forhåndstetting har vært sentralt både da tidligere statsråd Opseth var her og da Killi var her. Begge har hatt en framstilling av dette som om man ikke forhåndstettet på samme måte som er vanlig når det gjelder å drive tunneler f.eks. på veisektoren. Jeg trenger ikke lese opp det Opseth sa da han var her, men de har hatt en klar oppfatning av at hvis de ble forelagt på forhånd om de skulle kjøre en forhåndstetting, slik det var vanlig på veisektoren, og det kom i konflikt med når hele prosjektet skulle være ferdig, ville de valgt forhåndstetting, for det er det som er det vanlige og safeste i samferdselssektoren. Kan vi få noe mer klarhet i disse teknikalitetene, for dette har vært et sentralt punkt i høringen?

**Osmund Ueland:** Jeg kjenner ikke til hva Opseth har sagt, men det er et faktum det jeg sier, at Romeriksporten er gjennomført med forinjisering, og det er en forhåndstetting av et parti fjell før salven går. Det er en helt tradisjonell måte å drive tunneldrift på i Norge, og det er den beste ekspertisen i Norge som har vært med og anbefalt den løsningen.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Jeg vil litt tilbake til dette med prosjektreserven. Avsetning innenfor rammen, kan det sies å være en reell reserve? Burde en ikke tatt initiativ for å øke kostnadsanslaget?

**Osmund Ueland:** Som jeg sa, var det ikke min målsetting da jeg kom inn i dette prosjektet, å begynne å gå tilbake og endre på de ambisiøse mål som var satt. Min jobb var å gjennomføre dette best mulig. Og på et så tidlig stadium som det var i 1994, følte jeg det var riktig å sette et lavere styringsmål enn den rammen på 4,6. Det mener jeg var en helt riktig måte å gjennomføre prosjektet på. Det mente vi på det stadiet – før en liksom hadde begynt å tegne dette ut i detalj og bygge – var den beste måten å gjennomføre prosjektet på. Jeg så på det som en reell reserve. Men jeg sier også at det var en forskjell på

flyplass og Gardermobane ved at flyplassen hadde tatt inn en margin innenfor sin ramme.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** Tilbake til Gardermoen. Hvis en går tilbake til presseomtale osv., går det i hvert fall fram at informasjonssjef Ove Narvesen i NSB Gardermobanen etter det en kan oppfatte, innrømmet alt i mai 1997 at tetningsskadene kunne vært betydelig redusert dersom en hadde tatt i bruk andre virkemidler da sprengningsarbeidet startet opp. Det kunne vært interessant nå i ettertid å høre Uelands kommentar til det.

**Osmund Ueland:** Jeg har bare én kommentar til det, det som Tønne-rapporten også påpekte, om en kunne gått fram på en annen måte da det var et faktum at disse lek-kasjene fra Puttjern begynte å bli klare. Vi rykket fram etter råd fra Aas-Jakobsen, som var vår konsulent. Det er det eneste svaret jeg har på det. Det var ikke noen enkelt-personer som ivret for at her måtte vi liksom glemme tet-ning, glemme Østmarka og bare tenke på ferdigstillelsen. Ikke på noen måte. Vi holdt oss til våre rådgivere og tok beslutninger ut fra deres råd.

**Møtelederen:** Vi går tilbake til hovedspørsmålene. Den neste er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Betyr det siste Ueland sier, at ansvaret for disse tingene ligger hos Aas-Jakobsen? Og i så fall: Har man gått til søksmål mot Aas-Jakobsen?

**Osmund Ueland:** Ansvaret for gjennomføringen av Gardermobanen ligger på NSB Gardermobanen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvorfor skyldte du da nå nett-opp på Aas-Jakobsen, at dere bare fulgte de rådene?

**Osmund Ueland:** Jeg gir en faktaopplysning, jeg gir den faktaopplysning at vi har holdt oss til anerkjent ek-spertise, og de ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Anerkjent av hvem?

**Osmund Ueland:** Aas-Jakobsen føler jeg veldig mange er enig i at har en sentral posisjon.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ok, det er noe du føler.

Du sier også stadig vekk Norges beste ekspertise. Hvem er det som rangerer og plukker ut de mennesker som kommer under betegnelsen Norges beste?

**Osmund Ueland:** Jeg tror at det er mange som ser på Norge som et land som har ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Norges beste, ikke internasio-nalt i forhold til andre land – hvem er det som plukker ut Norges beste?

**Osmund Ueland:** Norge har et navn når det gjelder ekspertise for jobbing med fjell. Det gjelder fjellhall på Gjøvik, og det gjelder tunneler.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er helt korrekt, men når man bruker uttrykket Norges beste, er det vanligvis noen som har rangert det. Hvis man snakker om Norges beste på 1 500 meter på skøyter, vet vi hvem som er det, fordi han har gått det.

**Osmund Ueland:** Ja, men det er liksom de fem aner-kjente som er med.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er de som etter Uelands mening er de beste.

**Osmund Ueland:** Jeg tror det er mange som er enig med meg i det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det kan være mulig. Men det er ikke noen rangering, så det er ikke noe hold i om du bare putter på ordet «beste» gang på gang for å gi inn-trykk av at det liksom har vært en konkurranse.

**Osmund Ueland:** Når det gjelder fjellarbeid, anser jeg Aas-Jakobsen som meget anerkjent. Derfor var de med på listen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvorfor ble det da uforutsett mye vann i Romeriksporten? Hvis det var Norges beste eksperter – internasjonalt veldig gode i tillegg – som gjorde dette, hvorfor gikk det da som det gikk?

**Osmund Ueland:** Det er et parti på 900 meter hvor en da ikke hadde klart å forutsi ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, men hvorfor? Kan det være fordi man ikke hadde foretatt geologiske undersøkelser som man burde ha gjort på forhånd?

**Osmund Ueland:** Der er det viktig å være klar over at da denne voldgiftsretten gikk om Romeriksporten, slo voldgiftsretten fast at graden av undersøkelser som Garder-mobanen hadde gjort, var på et helt normalt nivå i for-hold til tilsvarende prosjekter. Så det var aldri snakk om å ta noen kjappe og noen enkle ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Det har jeg ikke sagt i det hele tatt, jeg bare spør om det betyr at når Stortinget for frem-tiden får seg forelagt prosjekter med Norges beste ek-spertise, må vi likevel legge til en betydelig grad av usik-kerhet, fordi nå er det bevist at når Norges beste eksperti-se og Norges beste selskap gjennomfører noe, går det li-kevel veldig galt. Altså er det en mye større grad av usikkerhet når vi får råd fra de såkalt beste eksperter i landet på dette området.

**Osmund Ueland:** Usikkerheten må etter min mening være godt beskrevet fra dem som tar opp prosjektene,

slik at det ikke skal være nødvendig for Stortinget å legge på usikkerhetsmarginer. Så det er slik som jeg mener det er riktig å jobbe.

**Carl I. Hagen (Frp):** Har du da noen forklaring på at usikkerhet omtrent aldri har vært påpekt overfor Stortinget når det gjelder disse forholdene – som riktignok ikke er ditt ansvar og før du kom inn i det?

**Osmund Ueland:** Usikkerheten føler jeg er beskrevet også i St.prp. nr. 90 med disse 20 prosentene. Men jeg ser det er satt spørsmålsteget ved ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Men de stod jo under et helt annet kapittel, de stod i en bisetning under Hobøl! Det teller ikke i det hele tatt.

**Osmund Ueland:** Ja, men det ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Men da vil jeg gjerne gå videre. Du kom inn i dette i 1994. Når varslet du departementet om at kollektivandelen til toget var altfor høyt satt?

**Osmund Ueland:** Det var ikke mitt mål i det hele tatt å drive og varsle om at dette ikke var noe en skulle stille imot. Det sa jeg tidligere i mitt innlegg, at Stortinget hadde satt noen mål, og det var min jobb å gjennomføre dette og prøve å nå disse målene. Kollektivandelen kan en vel nå, men det er jo spørsmål om hvilken pris man da setter på tjenestene. Og etter at vi da så at utbyggingskostnadene kom til å øke, så tok ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Men kollektivandelen var det jeg spurte om. Når varslet du som ansvarlig for NSB Gardermobanen at de tallene som var nevnt av departementet, var for høye? Du brukte selv uttrykket mål Stortinget har satt for bl.a. kollektivandelen. Det er en formulering som selsagt er feil, fordi Stortinget har ikke satt noen mål i det hele tatt. Det står jo intet om måltall i vedtakene fra Stortinget, det var departementet som hadde satt en del måltall i sitt skriv til Stortinget.

**Osmund Ueland:** Det var i 1997 at Gardermobanen og NSB tok dette opp. Vi varslet departementet og la fram en rekke utredninger på den usikkerheten som vi da så i prosjektet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så i 1997 – tre år etter at du tiltrådte – varslet du, mener du, departementet om at anslagene for forventet kollektivandel etter din oppfatning var for høye?

**Osmund Ueland:** Da varslet Gardermobanen og NSB departementet om den usikkerheten som vi så i prosjektet – det gjaldt byggekostnaden, og det gjaldt inntektsiden. Det ble lagt åpent fram, og vi holdt ikke tilbake en eneste rapport. Den ble styrebehandlet på slutten av 1997, og den kom da Regjeringen med til Stortinget.

**Carl I. Hagen (Frp):** Søndag, i går, sier direktør Kjøll til Aftenposten når det gjelder Gardermobanen som bedriftsøkonomisk prosjekt:

«Her må det påpekes og understrekes at de driftsinntekter og driftskostnader som var forutsatt i Stortingsproposisjon nr 90 (91-92), har vist seg å være særdeles optimistiske og på grensen til urealistiske og burde vært påpekt på et langt tidligere tidspunkt [...] – Når burde dette vært påpekt? – Det var allerede i 1997 gjennom flere analyser påpekt sterk usikkerhet rundt anslagene.»

Og så nevner hun da Coopers & Lybrand og Ernst & Young. Føler du at du varslet departementet om at her har vi tall som er urealistiske?

**Osmund Ueland:** I 1997 gav vi en skikkelig orientering om den usikkerheten som var i prosjektet. Fram til da var det spørsmål om hvordan en skulle jobbe for å nå den høye målsettingen som var satt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Usikkerhet kan jo av og til anses som pluss/minus. Hvis man sier at det tidligere er lagt inn et slags antall millioner passasjerer pr. år, og hvis man skal påpeke usikkerhet, må man jo komme til et nytt anslag som er mer sannsynlig enn det foregående. Hvilket lavere anslag var det dere da mente var mer naturlig, med pluss/minus?

**Osmund Ueland:** Vi kom ikke med et nytt fastsatt på det, men vi rådet til ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Dere rådet ikke til at man skulle justere ned det tallet som lå der.

**Osmund Ueland:** Vi kom med et klart råd om at en skulle vente til flytoget hadde vært i drift i et år, da begynner en å få konturene av driften. Det er det som konsernstyret nå har lagt fram, det er en vurdering av hvordan kostnadene ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er vi klar over, men det er ganske mange år for sent.

La meg gå tilbake til en helt annen ting. Åpningsbalansen for aksjeselskapet er – så vidt jeg er kjent med – fremdeles ikke fastsatt. Gjorde du noe for å få fastsatt åpningsbalanse og få disse formelle tingene på plass?

**Osmund Ueland:** Åpningsbalansen ble tatt opp i 1997, og da tok styret i Gardermobanen initiativ til en kvalitetssikring av hele økonomien i flytoget og Gardermobanen. Da ble det bestemt – da den kom til Stortinget tidlig i 1998 – at en skulle vente med å fastsette åpningsbalansen til våren 2000. Det var det konsernstyret sendte fra seg fredag til departementet, som departementet hadde bedt om.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så er det også en litt merkverdig ting for ganske mange andre mennesker. NSB Gardermobanen AS har – så vidt jeg skjønner – nå en nega-

tiv egenkapital, og i andre sammenhenger har da styremedlemmer plikt til å gi oppbud. Er det spesiallovgivning for dette selskapet?

**Osmund Ueland:** Det ble en spesialordning som selskapet ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Spesiallovgivning.

**Osmund Ueland:** Det ble en spesialordning for Gardermobanen etter at Regjeringen kom til Stortinget med forslag til regler for hvordan dette selskapet skulle leve og hvordan få dekket underskudd fram til våren 2000.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så det er en egen lovgivning for dette selskapet for å slippe de vanlige forpliktelsene?

**Osmund Ueland:** Hvorvidt det er en lov eller ei, har ikke jeg greie på. Men det ble en egen avklaring i Regjeringen, som vi fikk tilbakemelding på, og vi har forholdt oss til den. Revisorene har òg skrevet under på at det er en måte å leve på fram til den endelige åpningsbalanse.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hva skjer hvis Stortinget sier nei til denne søknaden som nå kommer via NSB om å et-tergi gjeld eller komme med tilleggsbevilgninger?

**Osmund Ueland:** Det er vel ikke jeg den rette til å svare på.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da kan jeg spørre nåværende administrerende direktør: Hva skjer hvis det ikke blir tilføring av mer kapital til selskapet?

**Berit Kjøll:** Da er jo det en konkurs. Ut fra regnskapsmessige prinsipper er det jo det som er naturlig i forretningslivet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Har selskapet noen gjeld som ikke er statsgarantert?

**Berit Kjøll:** Nei.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg får spørre Ueland: Da du i 1994 kom inn som en dreven bedriftsøkonom, var du noen gang inne på den tanken at dette selskapet skulle være bedriftsøkonomisk lønnsomt?

**Osmund Ueland:** Som jeg sa, så jeg på de planene som ambisiøse, og min jobb var å gjøre dette best mulig. Det var det som var oppgaven min.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du følte ikke at du – hvis du så at her har man nok vært litt for optimistiske – kanskje burde ha varslet at dette med bedriftsøkonomisk lønnsomhet ikke var særlig realistisk?

**Osmund Ueland:** Det var ikke min jobb å komme inn der og stille spørsmål, med den omfattende prosessen

som hadde vært i NSB og departement og storting. Jeg kom inn der for å gjennomføre ting som var bestemt. Jeg har selv vært talsmann for at tidspunktet for å fastsette det endelige resultatet er etter at dette selskapet har vært i drift, og det er viktig ikke å oppgi disse målene. Og flytoget har blitt en publikumssuksess.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, ja, men vi snakker om økonomien. At det har blitt en publikumssuksess, det vet vi alle. Det er det ingen som har stilt spørsmål ved. Men hvis man skal få – som det er påstått i avisene – 6,9 milliarder kr til noe som ble solgt inn til Stortinget som en bedriftsøkonomisk gullgrube med 8 pst. avkastning av kapitalen, synes du det er rart at noen av oss stiller en del alvorlige spørsmål om hvordan planleggingen kan gi ett resultat og virkeligheten et helt annet?

**Osmund Ueland:** Jeg synes ikke det er rart at det stilles spørsmål. Men jeg må få lov til å avklare følgende: Det som konsernstyret la fram fredag, er et driftsselskap, kalt Flytoget, som har en verdi på 1,7 milliarder kr, forutsatt en egenkapital på 40 pst., som står på egne ben, og som har råd til å fornye seg materiellmessig. Det er òg et selskap som har råd til å betale en avgift for å vedlikeholde kjøreveien. Så blir spørsmålet til slutt: Hvilken avkastning får staten av Flytoget som selskap? Og det er da – om 8-10 år – man kan vurdere hvilken avkastning staten har fått, og da må man se det opp mot den gjelden på 6-7 milliarder kr som man pr. i dag på infrastrukturen sier man ikke kan betjene. Det er mitt svar på dette. Vi har et trafikkelskap som er kommersielt, en kan betale en kjøreveivgift på infrastrukturen, og resten blir målet på hvilken avkastning en får ut av dette selskapet.

**Møtelederen:** Da går vi over på oppfølgingsspørsmålene.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil tilbake til Romeriksporten og de setningsskadene som ble påført. Jeg har tidligere sagt at den egentlig store skandalen i Gardermoprojektet var det som skjedde på Hellerud. Det er jo veldig frekt, slik jeg oppfatter det, å skyve skylden over på et firma, for alle vi andre fikk jo med oss at det var noe som skjedde på Hellerud. Man måtte ikke ha et firma til å dokumentere det, det var jo mange mennesker som visste om det og var redde. Kritikken har vært rettet mot at NSB bagatelliserte det. Alle andre skjønnte at det var noe på gang der, men NSBs ledelse hadde ingen ting sett, ingen ting hørt og ingen ting gjort. Og det forsvarer du?

**Osmund Ueland:** Jeg skyver ikke skyld over på noen. Jeg har tidligere tatt på meg ansvaret. Når du er bedriftsleder for et selskap, påtar du deg ansvar for alt som skjer og ikke skjer. Jeg har aldri søkt å henge ut noen andre og skyve skylden over på andre. Men den faktaopplysning som det er viktig å ha med seg, er at dette ikke bare er noe som NSB Gardermobanen selv har funnet på. Vi har klart å knytte til oss en ekspertise som har gitt råd,

og det er det viktig for dere å ha med når dere skal vurdere hvordan vi har jobbet.

Det var ikke NSB Gardermobanen som gjorde alle mulige beregninger og gjennomførte ting. Jeg skyver ikke ansvaret fra meg, men jeg gir en faktaopplysning som dere må ha med i vurderingen.

**Møtelederen:** Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Spørsmålet mitt til Ueland går på den tekniske løsningen og forinjiseringen: Du har gjen-tatte ganger sagt at det ble drevet med en forinjisering hele veien, men ifølge Tønne-utvalget fikk fremdriften prioritet foran nødvendig tid til forinjisering. Og det resulterte da i en høyere grad av vannlekkasje. Kan det være slik at du ikke er fullt ut orientert om selve fremdriften – at du sitter med én tanke og én virkelighet, og de som driver selskapet, som har den praktiske gjennomføringen, har en annen oppfatning?

**Osmund Ueland:** Nei, jeg hadde helt pulsen på den situasjonen der. Og Tønne stilte spørsmål ved om vi var for ivrige for å klare å bli ferdige i tide. Det er et relevant spørsmål, men hvordan skulle det ha gått med et slikt prosjekt hvis man ikke hadde en tidsplan å jobbe etter? Da ville kostnadene blitt atskillelig høyere enn det vi har sett.

**Møtelederen:** Du svarte vel egentlig ikke på spørsmålet.

**Osmund Ueland:** Jeg mente jeg gjorde det.

**Odd Holten (KrF):** Nei, det var det at det var en forinjisering som du nå hele tiden har sagt, og det som jeg er opptatt av, er om det er slik at fremdriften ble prioritert foran nødvendig forinjisering?

**Osmund Ueland:** Vi gikk aldri bort fra forinjisering. Vi gikk aldri bort fra det. Så kan en stille spørsmål ved om vi skulle drevet mer forinjisering etter at lekkasjene i Puttjern kom, og det er vel det Tønne stiller spørsmål ved. Skulle en drevet enda mer forinjisering?

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ueland, du sa at din viktigste oppgave da du kom inn, var å følge opp de vedtak som var fattet. Da er mitt spørsmål til deg: Med alle de konsulentene og alle de ekspertene som var inne i prosjektet, var det vel noen som når det gjaldt det bedriftsøkonomiske kom med råd om at de tallene og de prognosene som lå til grunn, ikke holdt mål, og at man burde se på dem på nytt? Kan du ikke huske om noen eksperter eller konsulenter gav deg råd om å se på kostnadene på nytt?

**Osmund Ueland:** Kostnadene ved utbyggingen, er det dem du tenker på?

**Vidar Kleppe (Frp):** Gardermobanen.

**Osmund Ueland:** Jo, jeg tror det var folk som stilte spørsmål helt i forkant av stortingsbeslutningen. De stilte spørsmål ved mulighetene og stilte spørsmål ved om det var mulig for et trafikk-selskap å betjene gjelden på en infrastruktur. Så en har også i ettertid sett at det spørsmålet har vært stilt gjennom prosjektet. Men kostnadene ved å bygge ut Gardermobanen var det også ulike vurderinger på. Det henger også sammen med presset i anleggsbransjen, og derfor var vi veldig opptatt av å komme i gang raskt, slik at en ikke fikk stort press på seg. Vi var opptatt av å komme i gang raskere enn flyplassen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så du følte deg presset med andre ord?

**Osmund Ueland:** Nei.

**Vidar Kleppe (Frp):** ... til å gjennomføre de vedtakene som var fattet, selv om det var på usikker grunn?

**Osmund Ueland:** Vi presset oss selv til å komme i gang. Vi tapte en del tid på Romerike etter mye støy og mange som ville grave ned jernbanen gjennom Lillestrøm og slike ting. Vi tapte et halvt års tid i reguleringsplanprosessen. Men det ble en god løsning til slutt. Vi slapp å grave ned banen, og vi fikk gjennomført støytak som har gjort at man har mindre støy i dag enn man hadde før Gardermobanen kom.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål er fra Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Du legger veldig stor vekt på at det var viktig å holde fast ved målene og ambisjonene – å endre dem var ikke deres jobb. Men kan det tenkes at de høye målene kan ha ført til både fordyring og gjerne at de miljømessige konsekvensene ble verre enn de hadde trengt å bli hvis man tidligere hadde gått inn og tatt forholdsregler og justert de målene som opprinnelig var satt opp?

**Osmund Ueland:** Jeg kan ikke se at de ambisiøse målene har ført til noen fordyring. Som jeg sa, og som jeg har skrevet til Riksrevisjonen, mener jeg at det er riktig å ha ambisiøse mål når en skal gjennomføre et prosjekt. Det er ikke bare å ha mange reserveposter og tro at da blir alt så mye bedre. Min vurdering av utbyggingen av Gardermobanen er at de ambisiøse mål har ført til at en har gjort dette optimalt, men dessverre fått et avvik på Romeriksporten og sammenkoblingen av hovedbanen og Gardermobanen på 1,7 milliarder kr. Det er beklagelig.

**Møtelederen:** Da går vi til neste hovedspørsmål, som er fra Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Gjennom høringene så langt har vi fått et inntrykk når det gjelder de arbeidsbe-

tingelsene man hadde for gjennomføringen av utbyggingsprosjektet med NSB Gardermobanen, en kombinasjon av tidspress, dvs. at man skulle ha en bane som stod klar når flyplassen stod klar, og det beslutningsgrunnlaget som i høringene her er beskrevet som et forprosjekt, som ble vedtatt som et utbyggingsvedtak. Altså: NSB Gardermobanen hadde en klar frist for når den skulle stå ferdig. Hva er det underveis som har gjort at man f.eks. ikke har klart å bygge tunnelen på en slik måte som planlagt? Er tidspressfaktoren en faktor som i seg selv har vært fordyrende?

**Osmund Ueland:** Nei, jeg ser ikke på noen del av gardermobaneutbyggingen at tidspresset har vært fordyrende. Jeg synes det er bra at man hadde en tidsramme. Tønne sa vel i sin rapport at en ikke burde hatt et klart mål når Stortinget hadde fattet vedtak for når ting skulle være ferdig. Det ville ha vært en annen måte å gjøre det på. Jeg tror ikke Gardermobanen hadde blitt billigere om en hadde fulgt den måten.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det som vel er en konklusjon fra Tønne f.eks. når det gjelder bygging av Romeriksporten, er at den vanlige måten å bygge tunneler i Norge på, er å begynne, ikke ta hundreogørten prøver av et fjell, men man starter, og så løser man de problemene som oppstår når det gjelder fjellet, underveis, men at en slik framgangsmåte ikke lar seg kombinere med en fast tidsfrist i den andre enden. Er Tønne helt på jordet når han påpeker det som et problem for framdriften av utbyggingen av Gardermobanen?

**Osmund Ueland:** Tønne er ikke på jordet, men Tønne har jo satt spørsmålsteget ved den måten vi valgte, etter at lekkasjene var et faktum. Men som jeg har sagt tidligere, har voldgiftsretten når det gjelder Romeriksporten i forhold til SRG, slått fast at det ikke var noe galt med graden av undersøkelser som ble gjort i forkant. De var på et helt forsvarlig nivå, og så gikk det feil på 900 meter – og det gikk skikkelig galt.

**Kristin Halvorsen (SV):** Som bakgrunnsmateriale for Stortingets beslutningsgrunnlag helt tilbake i 1992 har NSB laget en beregning av kollektivandelen, dvs. den gangen bare jernbaneandelen, fordi det jo ikke skulle være buss som konkurrerte. De anslo den til 53 pst. Dette er en av de tingene som i ettertid er blitt mye kritisert, fordi usikkerheten var mye større enn det som ble lagt fram. Jeg lurer på om Kjøll kunne svare meg på hva som er Gardermobanens andel av reisende til Gardermoen pr. i dag.

**Berit Kjøll:** Pr. i dag, akkumulert for 1999 har vi 34 pst., hvis vi tar hele 1999 under ett. Det dere skal vite, er at i høstmånedene etter at vi åpnet Romeriksporten, altså i månedene september til og med desember, har andelen i gjennomsnitt ligget på 39 pst. Men det gjorde den også da vi åpnet i 1998. Da hadde vi også en høyere andel i høstmånedene på grunn av at da er det veldig mye forret-

ningstrafikk, og forretningsreisende er de største brukerne av toget. Derfor må man se hele året under ett. Vi har budsjettert nå for år 2000 med 36 pst. i gjennomsnitt, vel vitende om at med sommertrafikken daler det på flytoget som følge av konkurransetilbudet for ferie- og fritidsreisende. Men vi har da i det materialet som nå er levert til departementet, i et lengre perspektiv lagt opp til at vår markedsandel realistisk sett vil kunne være på 37 pst., tatt i betraktning alle de forutsetninger som ligger til grunn. Når det gjelder flypassasjerutviklingen, vet vi at det er ganske høye mål Luftfartsverket har satt på prognosene, og at sammensetningen av flypassasjerer dreier sterkt mot mer ferie og fritid enn forretningsreiser, hvor vi er svakere. Derfor er det en rekke slike forutsetninger som ligger til grunn. Men en markedsandel på 37 pst. tror vi det er realistisk å nå, gitt den prissettingen vi har, for dette henger jo også nøye sammen med prissetting. Vi har hele tiden tatt utgangspunkt i hvor det optimale prisnivået er i forhold til de ulike markedssegmentene, og føler vel at vi har fått bekreftet at det har landet ganske bra.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det var vel to ting som skjedde i høst: Man gikk over til 19 minutter, og prisen ble satt opp da Romeriksporten ble åpnet.

**Berit Kjøll:** Vi var veldig spente på hvordan det ville slå ut. Men vi hadde jo veldig grundige analyser før det som har slått veldig bra an.

**Kristin Halvorsen (SV):** Når dere regner markedsandeler på den måten og en forutsetning ble endret etter 1992 – det er jo konkurrerende busser på omtrent samme strekning – har dere beregninger på omtrent hvor mye av konkurranseflaten i forhold til dere som bussen spiser?

**Berit Kjøll:** Ikke konkret. Men det vi vet, er at da Fornebu eksisterte, hadde de en bussandel på 20 pst., og det er den andelen eller litt i underkant som i dag trafikeres med buss opp til Gardermoen. Det er klart at akkurat hvor mye de har spist av vår flytogandel, kan jeg ikke svare på. Men selvfølgelig, noe har de spist.

Vi har også tidligere gått ut og sagt at vi ikke frykter konkurranse. Jeg tror konkurranse er sunt. Så uansett er det brukerne som vinner på dette. Men det er klart at de har spist en del av vår trafikk og dermed også inntekt. Det er helt sikkert.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det ser ut som om Ueland har lyst til å legge til noe.

**Osmund Ueland:** Det er viktig å ha klart for seg at kollektivandelen til den nye flyplassen er mer enn overoppylt. Men det en ser i ettertid at en burde ha gjort en enda bedre jobb på, er akkurat vurderingen mellom tog og buss. Den var ikke prioritert høyt nok. Det er et faktum.

**Kristin Halvorsen (SV):** Er det ikke litt rart for dere i ettertid å se at de eksperter som vurderte dette – f.eks.

verifiseringsgruppen og andre som vurderte dette for Samferdselsdepartementet – alle har kommet til mye lavere togandel enn det NSB og departementet til sjuende og sist gjorde?

**Osmund Ueland:** Det var Vegdirektoratets modell en brukte. Jeg hadde inntrykk av at alle hadde tillit til den. NSB har også justert ned ambisjonene med 5 pst. i forhold til det som kom. Men som jeg sier: Det en kunne gjort en enda mer grundig jobb på, var å se på buss og tog.

Når det gjelder markedsandel, er det, som Berit Kjøll sier, pris som er avgjørende, og så kommer NSB-togene i tillegg, og det er en markedsandel som jeg tror vil komme til å øke. En skal være forsiktig med å si hvor mye den vil øke, men etter hvert som NSB fornyer seg og kommer med bedre lokaltogmateriell og intercitytog-materiell, er det en målsetting å få NSB med de øvrige tog atskillig større.

**Kristin Halvorsen (SV):** Nå er det ikke så mange utbyggingsprosjekter NSB har hatt, dessverre, før Gardermobanen ble bygd. I 1963 ble jernbanen dratt fram til Bodø, og det var det siste store utbyggingsprosjektet NSB hadde i forkant.

De rapportene som har kommet etterpå, beskriver det beslutningsgrunnlaget som forelå i 1992, som en forstudie som ble gjort til et utbyggingsvedtak. I forbindelse med utbyggingsvedtak kan en regne med en usikkerhetsprosent på 20, pluss/minus 20. Jeg har noen kontakter i det private næringsliv, og de sier at usikkerheten ved en forstudie kan være opp til 100 pst. Har NSB beregninger på – hvis man setter forstudier i en klasse for seg og utbyggingsgrunnlag i en for seg – om det kan være et riktig anslag?

**Osmund Ueland:** Hvert prosjekt er forskjellig. Det går ikke an å si en slik generell prosent. Det er alt etter hva slags prosjekter det er. Noen kan gå i pluss, og noen kan gå i minus. Det går ikke an å være generell på det.

Jeg mener det var grunnlag for å sette dette i gang. Men som jeg har sagt: Beskrivelse og større åpenhet om usikkerhet kunne en lagt mer vekt på i dette prosjektet fra starten av.

**Kristin Halvorsen (SV):** – Jeg har litt tid igjen.

Jeg har gått igjennom det svaret som du har undertegnet – til Riksrevisjonen – som går ganske i rette med den kritikken som Riksrevisjonen kommer med om alle usikkerhetsmomentene som foreligger. For en ting er jo inntektsgrunnlaget, eller kollektivandelen. En annen ting er alle kostnadene som kommer igjen. Jeg synes det gjøres litt urovekkende lite innrømmelser i det svaret som NSB sender til Riksrevisjonen. Det som dreier seg om å beskrive usikkerheten i et prosjekt, når vi vet at det er en så stor grad av usikkerhet som i dette, gjør meg litt urolig for framtiden, og det er først og fremst den vi skal lære for. Kan vi regne med at NSB for framtidige utbyggingsprosjekter har den kompetanse og ekspertise og knytter til seg den kompetanse og ekspertise som gjør at man ser

mye strengere på det å beregne usikkerheten i utbyggingsprosjekter?

**Osmund Ueland:** Nå er det jo Jernbaneverket som bygger ut, men NSB kjøper tog og gjør også store investeringer.

Du oppfatter brevet til Riksrevisjonen som at det har lite innrømmelser. Jeg har gjort helt klare innrømmelser på vegne av Gardermobanen når det gjelder kostnader med å bygge ut banen, de 1,7 milliarder kr. Men vi er litt bestemt i svaret til Riksrevisjonen på en del utenforliggende kostnader som Riksrevisjonen har tatt inn, og vi har lov å ha en slik mening. Det går ikke på at vi ikke er ydmyke overfor at vi har gjort en for dårlig jobb.

Jeg mener vi har vært veldig ryddige på dette. Det er sterkt beklagelig det som vi har vært igjennom her når det gjelder utbygging. Jeg sier også veldig klart at når det gjelder vurdering av driftskostnadene med å drive Flytoget som trafikkelskap og drive infrastrukturen, har det vært gjort en vesentlig undervurdering av kostnadene. Men så minner jeg samtidig på at vi nå har tatt opp kostnadene i dag, og selskapet er ikke fornøyd med kostnadene. Det er et mål for selskapet å effektivisere, slik at en driver dette selskapet mest mulig bedriftsøkonomisk lønnsomt og staten får mest mulig igjen for investeringene.

Jeg mener altså at vi er veldig ryddige på det med å innrømme. Men enkelte ting har vi lov å si fra om.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål – først Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Det som vi er opptatt av, er om Stortinget har fått seg forelagt korrekt og tilstrekkelig informasjon før vedtak ble fattet. Det er altså ikke hva vi skal bruke denne informasjonen til i framtiden, som jeg er opptatt av, men rett og slett: Fikk Stortinget den tilstrekkelige informasjon den gangen vedtak ble fattet? Og da til kollektivandelen: Killi sitter her i høringen og sier at det er 50–60 pst. han har å forholde seg til, og mener det er riktig. Nå får vi høre at det er 37 pst. som er anslaget. Da er det ikke rart om vi stiller oss noe undrende og spør: Fikk vi korrekt og tilstrekkelig informasjon til å kunne fatte et vedtak? Et slikt utbyggingsprosjekt har jo i ganske stor grad med økonomi å gjøre.

**Osmund Ueland:** Det som jeg mener har vært framme, er en total kollektivandel, og den er mer enn overoppylt. Så har jeg sagt at en burde vært flinkere til å se på forholdet mellom buss og tog og gjort en egen vurdering på det. Når Berit Kjøll sier 37 pst., er det den ambisjonen Flytoget som trafikkelskap har lagt for neste år, og så kommer NSBs øvrige tog i tillegg, som er noen prosenter.

**Odd Holten (KrF):** Så du mener at vi ikke ble feilinformert bevisst?

**Osmund Ueland:** Jeg tror ikke det var noen som prøvde å gjøre noe feil bevisst. Det har ikke jeg sett noen

eksemplere på på noen måte. Jeg tror alle la fram de beregningene de hadde. Vegdirektoratet hadde jo ansvaret for en totalmodell her som alle gav input til, så jeg har aldri følt at det på noen måte var noe forsøk på å holde noe tilbake. Dette med at dette var ambisiøse mål, føler jeg også jeg kan lese meg til fra noen hver som har sagt noe, så jeg tror alle hadde en erkjennelse av at dette var ambisiøse mål.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy – til oppfølgings-spørsmål.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var kraftig advart mot det også i høringsuttalelser – men det var før din tid, altså høringer før 1990.

Mitt oppfølgingsspørsmål går på Romeriksporten. Disse ekspertene som var til stede, og som jeg refererer til, er ikke noen sånne tilfeldige eksperter, det er eksperter som NSB brukte, men som dere ikke lyttet til rådene fra. Jeg har fått tak i referat fra en del av disse møtene, og referat fra et av de møtene viser at en Beitnes i NSB hadde sagt på det møtet at NVEs krav ikke var absolutte. For ikke lenge siden så vi også at Diesen i NVE gikk ut og sa at han følte seg utsatt for press – eller ikke bare følte seg, men var utsatt for press – for å redusere kravene. Da er spørsmålet mitt: Var det fra NSBs side at det var forsøkt å presse, altså få lempet på NVEs krav, oppover i systemet?

**Osmund Ueland:** Det var aldri noen gang fra NSBs side forsøkt på noe press i forhold til NVE. Jeg var selv med på en del av møtene i forhold til NVE – aldri noen gang. Vi hadde mange møter, og vi hadde ekspertise fra vår side også, og det var en konstruktiv utveksling av faglige synspunkter. Så det er helt ukjent for meg.

**Møtelederen:** Neste til oppfølging er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har et spørsmål til dette med andelen, som Berit Kjøll sa en del om; hun sa at for år 2000 var det snakk om 37 pst. Hvilken andel av passasjerene må flytoget ha for å gå i bedriftsøkonomisk balanse – altså dekking av alle de kostnader som Regjeringen varslet skulle gå inn i regnskapet i 1990, ikke at Jernbaneverket overtar det Ueland kaller infrastrukturen, fordi det var inkludert at det skulle være bedriftsøkonomisk lønnsomhet med infrastruktur? Altså: Hvor stor andel av passasjerene må man ha? Og har i tilfelle selskapet kapasitet til den andelen for å gå i balanse?

**Berit Kjøll:** Jeg har gjort et forsiktig anslag – jeg forventet kanskje det spørsmålet. Det er helt klart at med den gjeldsstrukturen vi har i dag, og med den prissettingen vi har i dag, burde vi ha hatt en markedsandel på 75 pst. – ca. Som svar på det andre spørsmålet ditt, hvorvidt vi da ville hatt kapasitet, ser vi at i perioder i dag, når vi har rushtidene våre på morgen og ettermiddag, er det allerede sprengt, slik at da måtte man vurdert totalkapasiteten annerledes. Jeg kan ikke si noe mer om det.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe – til oppfølging.

**Vidar Kleppe (Frp):** Til Kristin Halvorsen svarte Ueland at det var sterkt beklagelig at det gikk som det gikk, når man ser på dette i ettertid. Men når det gikk som det gikk, med alle disse ekspertene som var inne i bildet, som Ueland gjentatte ganger understreket var den høyeste kompetansen som vi i hvert fall hadde innenlands – og det gikk jo galt, det gikk ikke slik som alle hadde håpet og trodd, det gikk rett og slett på dunken, for å si det rett ut – da er mitt spørsmål ganske enkelt og greit: Har det fått noen konsekvenser for dem som har vært involvert i prosjektledelsen, eller lenger ned i etatene eller høyere opp i systemet? For normalt sett bør jo det få konsekvenser. Har det fått konsekvenser? Og hvis det ikke har fått konsekvenser, er Ueland enig med Fremskrittspartiet i at det bør få konsekvenser når folk ikke utfører den jobben de er satt til å gjøre?

**Osmund Ueland:** Det er jo styret som vurderer min jobb slik sett, også så lenge jeg satt med ansvaret for Gardermobanen, og i min jobb og i styret i Gardermobanen ble det løpende vurdert hvilken organisasjon en til enhver tid skulle ha. Så det er ikke slik at det er liksom blitt sagt at nå bommet vi på Romeriksporten, så du er hermed oppsagt. Det var ikke slik vi gjorde det – nei.

**Møtelederen:** Neste til oppfølging er Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** Til flytogets markedsandel. Der sier både Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen, ganske samstemt, at noe sikkert svar på markedsandelen for flytoget kan først gis når toget kommer i ordinær drift. Kan administrerende direktør Berit Kjøll si at dette året, altså år 2000, kan beskrives slik at det da er håp for at flytoget kan komme i ordinær drift? Det kunne også vært interessant å høre Kjølls vurdering av – om hun kunne dele den med oss – prisfastsettingen, om den prisen som i dag er fastsatt, kan være begrensende i forhold til å få flytogets markedsandel enda høyere opp.

**Berit Kjøll:** Ordinær drift – vi er så absolutt i ordinær drift i dag. Men jeg legger ikke skjul på at vi er fremdeles i støpeskjeen i forhold til at vi har kun fire-fem måneder bak oss med full service – eller full drift, som vi sier – fra vi åpnet Romeriksporten, med den produksjonsøkning det innebar, pluss at vi pr. 31. desember 1999 avsluttet prosjektet endelig, slik at det er først dette året vi på en måte kan rendyrke driften og bare konsentrere oss om det. Så dette året vil vi være i ordinær drift. Men jeg håper jo – og har som målsetting for selskapet – at vi når vi går inn i 2001, skal ha trimmet kostnadsnivået, trimmet organisasjonen, slik at vi kan komme ut på et enda mer effektivt nivå. Det er det å si om det.

Når det gjelder prissettingen, la vi veldig stor vekt på å finne ut hvordan vi kan imøtekomme de to målene som er satt av selskapet, nemlig høyest mulig kollektivandel og maksimalt prisnivå for å ta ut best mulig lønnsomhet. I den sammenheng fant vi veldig klart frem kurver som

krysset hverandre når vi vippet over det prisnivået vi har i dag, i forhold til at da ville kollektivandelen – eller vår andel – ramle vesentlig. Men jeg legger ikke skjul på at lønnsomheten ville nok sannsynligvis vært bedre hvis vi hadde priset oss høyere, men da hadde vi fått et dramatisk fall i kollektivandelen. Dette er to målsettinger som kan virke litt motstridende, men jeg tror vi er på det optimale skjæringspunktet nå. Selv om vi nå har lagt frem materiale som anbefaler en gitt gjeldsbetjeningsevne på litt over 1 milliard kr, er det helt klart at vi – og vi har en del forutsetninger der også til prisutvikling, at vi skal være forsiktig med den – til enhver tid må kunne drive på forretningsmessig basis og kunne justere prissetting ut fra hva markedet vil kunne tåle, og hva konkurransesituasjonen tilsier. Men så må det være opp til politikere og storting – dere – å vurdere hvorvidt man skal vektlegge det ene mer enn det andre.

**Møtelederen:** Da er vi ferdige med oppfølgingsrund- en.

Vi går da tilbake til hovedspørsmålene, og det er undertegnede tur.

Uansett om man forutsetter at det som var ønsket å oppnå av kollektivandel, hadde blitt oppfylt, og det ikke hadde vært noen som helst slags overskridelser på selve byggingen, så hadde det enda ikke gått i hop – likevel hadde statskassen måttet inn for å få til en gjeldssanering for å få dette til å gå i balanse. Dette understreker vel med all tydelighet at usikkerheten rundt dette var betydelig større enn noen hadde tenkt seg. Så blir da spørsmålet: Hvordan kunne man fra NSB ta så feil, ettersom NSB var de som hadde ekspertise på dette området?

**Osmund Ueland:** Jeg er vel kanskje ikke den rette til å svare på de vurderingene som ble gjort noen år før min tid i NSB, men det er et faktum, som konsernstyret også har lagt fram i dag, at kostnaden med driften er vesentlig undervurdert. Det er et faktum. Så har en nå trukket fram dagens kostnader, og en har ikke slått seg til ro med at det er det endelige kostnadsoverslaget. Så ja, for driftskostnadene er det gjort en vesentlig undervurdering. Og når det gjelder utbyggingen, har jeg tidligere kommentert den, at det er to avvik som har skjedd – det er Romeriksporten, og det er sammenkoblingen av hovedbanen og Gardermobanen – utover rammen.

**Møtelederen:** Da kan jeg kanskje få gå tilbake til dette med sammenkoblingen, der jeg forstår det slik at hovedkostnadene ved denne sammenkoblingen er kostnader som er blitt lagt på Gardermobanen AS. Hvilken beslutningsprosedyre har det vært for at Gardermobanen skulle ta alle disse kostnadene og ingenting skulle tilfalle NSB og Jernbaneverket? For de har jo tjent minst like mye på de investeringene som er gjort, som Gardermobanen.

**Osmund Ueland:** Det var jo ulike syn på hvem som skulle bære disse kostnadene, ikke sant, men det var vel noen over oss som trakk en konklusjon på dette at slik burde det være, og i og med at Gardermobanen hadde

inngått en fastprisavtale med tidligere NSB banen og Jernbaneverket, så måtte Gardermobanen svelge den kostnaden. Men den hadde slik sett ikke noe med Gardermobanen å gjøre, så den kunne like gjerne vært kontert på Jernbaneverkets budsjett.

**Møtelederen:** Jo – og det må jeg tilbake til. Hvem er «noen over oss»? Jeg skulle like å vite: Hvem har truffet den beslutningen om hvem som skal bære den kostnaden?

**Osmund Ueland:** Departementet.

**Jon Bendheim:** Det var Samferdselsdepartementet som vurderte det sammen med regjeringsadvokaten, som jeg oppfatter det, og de kom da med et forslag til Stortinget hvor man foreslo at de 438 mill. kr, som det var, burde legges på lånet på Gardermobanen. Det var ikke vårt forslag. Det var ikke til vår stand å komme med det forslaget heller, det var det departementet som vurderte.

**Møtelederen:** Det samme spørsmålet: Hvem var det som tok beslutninger i forbindelse med endring i togkonseptet, altså å kjøpe inn flere tog? Hvem var det som tok den endelige beslutningen om det – ettersom det i ettertid beskrives å ha så stor betydning for driftskostnadene?

**Osmund Ueland:** Det var jo NSB som tok den beslutningen, men det som er viktig å ha klart for seg, er at når det gjelder kostnaden med å kjøpe tog, har det ikke vært noen overskridelser. Det er en bit av prosjektet som man har klart. NSB kjøpte disse flytogene, og det er gjennomført innenfor kostnadsrammene. Det var tidligere forutsatt 10 tog, og så ble det 16 tog. Jeg klarer ikke å redegjøre for den prosessen, for det var en god del før min tid, men det var de faktiske ting som skjedde, også at man valgte å kjøre til Asker i stedet for, som tidligere, Lysaker.

**Møtelederen:** Jo, men beslutningen om å utvide fra 10 til 16 tog er jo en beslutning som innebærer betydelig større driftskostnader, og jeg er litt interessert i å vite: Hvem fattet den beslutningen?

**Osmund Ueland:** Det var NSBs styre den gang som fattet beslutningen om å gå fra 10 til 16 tog. Jeg klarer ikke å svare på hvordan dialogen var med departementet på det tidspunktet, det er det mulig at Jon Bendheim kan gjøre.

**Jon Bendheim:** Nei, det var en ren beslutning i NSB.

**Møtelederen:** Slik at NSB fattet selv beslutningen som medførte at man visste at driftskostnadene kom til å bli større, uten å varsle departementet om det?

**Osmund Ueland:** Ja, hva NSB-styret den gangen hadde på sitt bord når det gjaldt driftskostnader, det kan ikke jeg svare for, men at det var riktig å kjøpe 16 mindre tog i stedet for 10 store, er i dag et faktum, og kostnads-

rammen med toginvesteringen har man holdt. Men jeg klarer ikke å svare på hvordan driftskostnadene med 16 kontra 10 tog var framme i styret og hvilken informasjon som ble gitt til departementet i den forbindelse.

**Møtelederen:** Jeg spør bare fordi dere begge to har hevdet at beslutningen om å gå fra 10 til 16 tog har ført til større driftskostnader. Det er derfor jeg spør, ikke fordi jeg har noen oppfatning om dette.

**Osmund Ueland:** Og jeg sier også at jeg ikke klarer å svare akkurat på det.

**Møtelederen:** Så litt tilbake til dette med problemstillingen mellom forhåndsinnjisering og etterinnjisering og vurdering av hva som var tilstrekkelig. Så vidt jeg forstår, hadde de måleapparaterne som man hadde satt opp på Hellerudsletta, ett år vist betydelige avvik i grunnvannsstanden uten at NSB Gardermobanen foretok seg noe som helst. Hva er det som gjør at ikke NSB Gardermobanen reagerte, når man fikk informasjon om at måleinstrumentene på Hellerudsletta viste betydelige endringer i grunnvannsstanden?

**Osmund Ueland:** Jeg klarer ikke å svare detaljert på de vurderingene som var. Det er klart at alt etter nedbørsmengden er det jo betydelige variasjoner årlig i grunnvannsstanden – det er ingen bortforklaring. Men jeg klarer ikke selv her i dag å svare på hvorfor man ikke slo alarm på et tidligere tidspunkt. Og det er jo litt av det som Tore Tønne har trukket opp som et spørsmål, om man slo alarm tidlig nok. Det var i hvert fall ikke noe bevisst. Det skulle bare mangle at noen liksom skulle prøve å utsette et slikt problem. Det beste er jo å ta tak i det med en gang du får et signal.

**Møtelederen:** Ja, man skulle tro at det var noen varselklokker som ringte, men det gjorde det helt åpenbart ikke?

**Osmund Ueland:** Varselklokkene ringte jo da man så signalene, men ...

**Møtelederen:** Ja, men de ringte ikke før vannet kom. Man hadde altså forhåndsvarsler et år før.

**Osmund Ueland:** Det blir å være etterpåklok. Det har kommet mye vann i Romeriksporten, og den er dimensjonert for å ta tre-fire ganger så store vannmengder som i dag. Men at man skulle få denne lokale, sterke lekkasjen her, hadde man sann sett ikke forutsatt.

**Møtelederen:** Jeg skal sitere fra rapporten fra Mydskeutvalget. Det står:

«Ønske om økt fremdrift kan ha medført at lekkasjekriteriene og kriterier for injeksjon ble satt til side. Vi har imidlertid ingen sikre observasjoner som tilsier at dette ble gjort. Vi har registrert at det i 1997 ble utført injeksjoner med delvis skjerm og at spesielt sålen ble utelatt. På enkelte skjermmer ble det utelatt rapportering

av kontrollmålinger, og i noen tilfeller ble det drevet videre uten at tetthetskriteriet var oppnådd.»

Altså: Man visste at man ikke hadde oppnådd tetthetskriteriene, og allikevel drev man. Da måtte man vite at vannet kom til å strømme inn. Hvem tok beslutningen om fortsatt driving? Var det entreprenøren, eller var det entreprenøren i samarbeid med NSB Gardermobanen?

**Osmund Ueland:** Alt skjedde i samarbeid med vår egen utbyggingsorganisasjon. Det var ikke noe solospill her, ingen solospill verken fra entreprenør, konsulent eller vår byggeledelse.

**Møtelederen:** Var det på noe tidspunkt gitt beskjed fra entreprenøren om at risikoen for større vanninntrengning var betydelig, og at man allikevel valgte å drive videre?

**Osmund Ueland:** Jeg kan ikke huske at det ble gitt en sånn klar beskjed.

**Møtelederen:** Da har jeg bare et lite spørsmål igjen, og det går på dette: Ettersom man har en organisering som gjør at man har selvstendige selskaper både for utbygging og drift, altså Gardermobanen underlagt NSB, NSB underlagt departementet, kan man si noe om hvordan kommunikasjonen mellom departementet og de underliggende selskapene foregår når man er ved krysningpunktet der man ser at beslutninger kan ha stor økonomisk betydning for staten i ettertid?

**Osmund Ueland:** Tenker du nå på gjennomføringen av Gardermoprojektet?

**Møtelederen:** Ja.

**Osmund Ueland:** Som jeg har sagt, føler jeg ikke det var noe med den organisasjonsformen som ble valgt, som forkludret noe og som gjorde ting vanskeligere. Jeg følte at prosjektorganisasjonen til departementet, som var en koordineringsfunksjon, var nyttig. Den var en hjelp for Gardermobanen i gjennomføringen, og det skjedde aldri noe der som var med og gjorde at ting tok lengre tid eller at ting kostet mer. Jeg følte at det var en organisasjon for å hjelpe utbyggingsselskapene.

**Møtelederen:** Etablering av aksjeselskapet var gjort fordi man skulle kunne drive dette som et lønnsomt prosjekt, og man skulle slippe å være avhengig av statens økonomireglement i løpet av prosessen. Det kunne kanskje vært fornuftig at man hadde vært det, men det er nå et apropos. Men det betyr jo at når man etablerer slike selskaper, må man på forhånd ha en slags rutine for hvordan de beslutninger som man tar av betydning for staten, skal klareres med hovedeieren.

**Osmund Ueland:** Jeg følte at det var laget spilleregler som departementet skrev til både oss og Luftfartsverkets utbyggingsselskap om umiddelbart. Så vi jobbet etter spilleregler som var utarbeidet for dette prosjektet.

Det var jo ikke slik at styret i Gardermobanen og NSB drev noe solospill her. Hvis det var ting som kostet mer, tok man dette opp. Det var regelmessige møter mellom Gardermobanen og departementet som gikk på samordning, og månedsrapporten for Gardermobanen ble lagt fram for departementet hver måned som den ble lagt fram for styret i Gardermobanen. Stor åpenhet. Riksrevisjonen var med på møter i Gardermobanen, slik at det var aldri noen sånne solospill og forsøk på å holde noe for seg selv.

**Møtelederen:** Da har jeg ikke flere minutter igjen. Er det noen til oppfølging?

**Odd Holten (KrF):** Ueland, du vedgår i starten av spørsmålene fra Kosmo at driftskostnadene var vesentlig undervurdert i de anslag som forelå. Da vi hadde Opseth til høring, gav han uttrykk for stor forundring over at dagens driftskostnader er blitt så høye som de er. Kan det sies noe om hvorvidt det var et delbudsjett som lå til grunn i forbindelse med at vi fikk saken til Stortinget til beslutning i sin tid, og var det også kostnader som var holdt utenom for å få et best mulig økonomisk resultat av dette prosjektet?

**Osmund Ueland:** Jeg har aldri sett på noen områder at det er noe som er forsøkt holdt utenom. Det har jeg ikke sett på noen plass. Det som jeg har sagt, og som man ser klart i ettertid, er at det opprinnelig ble fokusert på et utbyggingsselskap som skulle bygge banen, og så var det sagt at NSB skal ta togdriften. Jeg ser nå, med de kostnadene som ligger på bordet, hva det koster å drive disse 16 togene i forhold til de opprinnelige vurderingene, der er det vesentlige avvik. Og ut fra det hadde man ikke på det tidspunktet vurdert det så godt som man burde ha gjort, etter min mening.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg synes du farer litt lett over det spørsmålet som Kosmo stilte, om hva som skjedde i tiden før man tok lekkasjene på alvor. Du fremstiller det nesten som at plutselig en dag sa man obs, det lekker! Det var jo ikke sånn. Det var ofte, regelmessig, varslinger gjennom pressen om at det var store lekkasjer. Statsråd Rønbeck var inne her i forrige uke, og hun sa at hun tok det opp på regelmessige møter dere hadde, og spurte: Er det håndterbart? Er det håndterbart? Er det håndterbart? Og hun fikk svar: Ja, ja, ja, det er det. Så dette var jo en aktiv handling fra dere. Dere måtte jo ha en vurdering av det at det ikke var noe å bry seg med – altså total skivebom.

**Osmund Ueland:** Det var aldri noen sånne holdninger i Gardermobanen at dette var ikke noe å bry seg om. Men i veldig mange tunnelprosjekter er det mye vann. Uavhengig av det problemet man fikk med Østmarka, var det forutsatt å lage dreneringssystem for betydelige vannmengder – betydelige vannmengder, flere tusen liter i minuttet. Det var det lagt til rette for, for det visste man ville komme. Vannet skremte ingen, men det som var

uhellet, var at på akkurat de 900 meterne fikk man en punktering av grunnvannsstanden i Østmarka, det var det som skjedde. – Det var det som skjedde.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølging.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg hadde lyst til å følge opp det, men jeg skal likevel ta noe annet.

Du sa at dere avla månedsrapporter til Ueland og dere avla månedsrapporter til departementet, og det var vel også til denne prosjektledelsen, koordineringsgruppen, som Steinar Killi ledet. Betyr det at Steinar Killis koordineringsgruppe var fullt ut informert om alle relevante ting under hele Gardermobanens utbygging? Ble det noen gang på disse møtene sagt at denne kollektivandelen vi streber mot, er nok satt ganske for høyt? Vi har jo hørt at den måtte være dobbelt så høy som i dag for å kunne oppfylle de løftene som ble gitt Stortinget.

**Osmund Ueland:** Vi i Gardermobanen hadde like stor åpenhet i forhold til Killi og hans organisasjon som selskapets styre. Det er ingenting som ble holdt skjult, ingenting som ble holdt skjult. Alt ble lagt fram, månedsrapporter og det som fantes.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så selv dette formelle, at det var et aksjeselskap og sånt, var egentlig ikke noe særlig moment. Det ble sett på som en del av et helt prosjekt?

**Osmund Ueland:** Jo, aksjeselskapsmodellen var viktig, for beslutningene ble jo fattet ...

**Carl I. Hagen (Frp):** For de formelle beslutningene.

**Osmund Ueland:** De formelle beslutningene ble fattet i styret, men vi hadde fått av departementet noen spilleregler å jobbe etter, med samordningsmøter. Vi stilte på alle møter, og vi viste en stor åpenhet. Vi fikk en positiv tilbakemelding fra departementet på kvaliteten i den rapporteringen som vi gav.

**Møtelederen:** Da er neste til hovedspørsmål Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, takk for det, leder. Jeg vil stille noen spørsmål til Olaf Melbø. Han overtok jo ansvaret og skulle gjennomføre sluttfasen, og det er ganske vesentlig, slik som jeg ser det.

Ueland sa at Gardermobanen ble et samlingsprosjekt for konsulenter og eksperter – de beste i landet etter hans egen og etter NSBs definisjon. Var du enig i det da du kom inn i prosjektet?

**Olaf Melbø:** Ja, jeg tror ikke det er noen grunn til å si at disse konsulentene som har vært inne her, er noe dårligere enn de andre. Jeg tror det er viktig å påpeke at de var valgt ut fra en prekvalifisering på forhånd. De konsulentene som jobbet da jeg kom inn, var stort sett Aas-Jakobsen, Noteby og NGI, og jeg tror nok at man innenfor

dem finner de miljøene som har tyngst erfaring – iallfall gjelder det Noteby og NGI – innen forundersøkelser og oppfølging av tunneldrift her i landet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var ditt mål da du kom inn, på lik linje med det som Ueland før har nevnt her, at det var oppfølgingen av retningslinjene og gjennomføringen av vedtakene som var det viktigste for deg, eller var det viktig for deg å se på økonomien, det bedriftsøkonomiske i prosjektet?

**Olaf Melbø:** Det var tre parametere som jeg oppfattet, og som jeg følte var det viktigste. Nummer én var at vi skulle gjennomføre prosjektet med en miljøkonsekvens som var akseptabel ut fra den situasjonen man stod i på det tidspunktet. Det neste var å få banen i drift så raskt som mulig og til en lavest mulig kostnad.

**Vidar Kleppe (Frp):** Og dette synes du – jeg får holde meg til NSB-språket ditt – gikk på skinner? Det var ingen problemer?

**Olaf Melbø:** Jo, det var jo problemer i den forstand at man måtte konstatere at man på det tidspunktet stod i et miljømessig helt håpløst utgangspunkt, man var allerede på overtid tidsmessig og også på overforbruk når det gjaldt penger. Så det er vanskelig å definere den situasjonen som at man da var på skinner. Jeg vil nesten si det slik at man i det øyeblikket stod ved siden av skinnegangen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Med kombinasjonen mellom å gjennomføre dette miljømessig bra og den tidsfristen som var satt, så du at det var noen konflikter her. Dere hadde jo en del konsulenter som var inne som bokstavelig talt skummet godt økonomisk sett i sluttfasen da det ble problemer og dette ble offentlig kjent.

**Olaf Melbø:** Jeg vil si at det var ikke definert noen eksakt tidsfrist, for det som var forutsetningen, var at det skulle man for det første gjennomføre med en miljømessig konsekvens som var akseptabel. Men alt tatt i betraktning stod man allerede i et veldig stort problem, for det var satt noen konsesjonskrav fra NVE, og de var jo de absolutte, og så var det om å gjøre å nå de konsesjonskravene så raskt som mulig og innenfor en lavest mulig kostnadsramme.

**Vidar Kleppe (Frp):** Når du ser på de rådene som dere har brukt fra disse fantastiske ekspertene og konsulentene som har vært med i bildet – det var jo en del rapporter og en del som gav beskjed om at økonomien i prosjektet Gardermobanen ikke var som den burde være – hvorfor foretok ikke du deg noe konkret? Det var jo du som hadde ansvar for å gjennomføre sluttfasen.

**Olaf Melbø:** Ja, jeg hadde ansvaret for å gjennomføre sluttfasen, og vi hadde ikke så stor mulighet til å påvirke totalresultatet ut fra det at en skulle gjennomføre prosjek-

tet med en miljømessig akseptabel konsekvens, men raskest mulig. Det henger jo også sammen med at det er det som gir den laveste kostnaden. Så noen andre grep enn det så ikke jeg noen mulighet for å gjøre.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var det på grunn av din lojalitet til de i NSB som tidligere hadde sittet i dette prosjektet, at du ikke gikk inn og sa: Hør her, når jeg kommer her nå, ser jeg at økonomien i prosjektet ikke holder mål?

**Olaf Melbø:** Hvis det er det å vurdere økonomien i prosjektet i forhold til en bedriftsøkonomisk lønnsomhet du sikter til ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja.

**Olaf Melbø:** ... så var ikke jeg involvert i de problemstillingene. Jeg var satt inn for å fullføre utbyggingsdelen, og var ikke inne i driftskonseptet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men hvilket syn hadde du på dette som kom utenfra og skulle gjennomføre sluttfasen? Så du at det var mye her som ikke var som det burde?

**Olaf Melbø:** Tenker du nå på i forhold til driftskonseptet?

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, driftskonseptet og økonomien i det.

**Olaf Melbø:** Jeg så jo at det var en stor overskridelse på utbyggingsiden.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, 1,7 milliarder kr ble jo den på totalt.

**Olaf Melbø:** Men utover det vurderte ikke jeg driftskonseptet og hva det kunne medføre økonomisk for det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så ditt mål var altså å gjennomføre det i henhold til de retningslinjene og vedtakene som var?

**Olaf Melbø:** Ja, utbyggingsprosjektet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Kan du si noe i dag om hvor mye disse gode rådene – eller etter vårt syn i Fremskrittspartiet, dårlige rådene – fra disse ekspertene og konsulentene totalt har kostet NSB? Jeg går ut fra at dere har en oversikt over slike ting. Hvis ikke dere har det, hadde det kanskje vært en idé å utarbeide det.

**Olaf Melbø:** Det er jo vanskelig å gi et helt eksakt bilde, men i forhold til de spørsmål som er her, tror jeg man fokuserer veldig på dette med manglende injisering. Men der feilvurderingen eller manglende vurdering egentlig var gjort i utgangspunktet, var ved at man ikke hadde vurdert godt nok: Hvor mye lekkasje tåler naturen som er over?

**Vidar Kleppe (Frp):** Det er greit nok, men jeg spør: Har dere noen oversikt over hvor mye dere har brukt i dette prosjektet, et prosjekt som, hvis en ser fint på det, kostet 1,7 milliarder kr mer enn det som var beregnet, et prosjekt som bedriftsøkonomisk ikke henger sammen i det hele tatt, der alle forutsetninger er brutt og ingenting er fulgt opp, ut fra de kalkylene som en har basert seg på? Har dere i NSB Gardermobanen en oversikt over hvor mye disse dårlige rådene fra konsulenter og fantasistiske eksperter har kostet dere?

**Olaf Melbø:** Nei, ikke noen eksakt oversikt hvor det der er skilt ut, det finnes ikke.

**Vidar Kleppe (Frp):** Vil du utarbeide det?

**Olaf Melbø:** Ja, det har ikke vært noen problemstilling ennå, men hvis noen krever det, må vi jo i så fall gjøre det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, synes ikke du det er naturlig å utarbeide det? Det er jo disse rådene dere har basert dere på, ifølge Ueland.

**Olaf Melbø:** Jo, men jeg er ikke sikker på om man greier å finne ut . . . , hvor mye klokere man egentlig blir av det, altså.

**Vidar Kleppe (Frp):** Mener du at dere ikke klarer å finne det ut?

**Olaf Melbø:** Jo, men det er nødvendigvis nødt til å bli en del skjønsmessige vurderinger under denne marsjen. Det er det jeg sikter til. Du greier ikke å gjøre noen eksakt beregning av det der.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så dere har ikke noen beregninger over dette? Dere har heller ikke noen poster som viser hvor mye dere har betalt ut via eksperter og konsulenter som har vært med i dette prosjektet?

**Olaf Melbø:** Jo, vi har oversikt over hva man har utbetalt til de ulike firmaene, men der de har gjort vurderinger som i ettertid viste seg å være feil – hva prislappen er på de feilvurderingene, og hva følgekonskvensene av de feilvurderingene er, det finnes det ikke noe om pr. i dag.

**Vidar Kleppe (Frp):** Har dere møtt noen av de ekspertene og de konsulentene som har vært inne til forhandlinger, med tanke på økonomisk oppgjør mellom NSB Gardermobanen og dem?

**Olaf Melbø:** Nei, det har jeg ikke.

**Vidar Kleppe (Frp):** Har dere i denne prosessen, bl.a. når det gjelder tetningen i Romeriksporten, vært nødt til å avsette noen som har vært i prosjektledelsen, på bakgrunn av at de har vært med i firmaer som har levert tetningsstoffer som ikke holdt mål? Stemmer det?

**Olaf Melbø:** Ja, det er riktig. Da jeg kom inn i dette på høsten 1998, så fikk vi da definert oppgaven, og så fant vi ut at vi skulle gjøre noen justeringer i organisasjonen. Og så fant jeg ut at det var i hvert fall en av dem som var innleid fra et firma, som jeg oppfattet som å bli inhabil i forhold til andre interesser som han hadde. Så for hans vedkommende måtte vi avvikle innleieforholdet. Det er riktig.

**Vidar Kleppe (Frp):** Har dere gått til anmeldelse av det forholdet, eller har dere bare ...

**Olaf Melbø:** Nei, vi har ikke gått til ...

**Vidar Kleppe (Frp):** ... takket for det angivelig gode samarbeidet dere hadde, og betalt ut millionvis av kroner til det firmaet?

**Olaf Melbø:** Jo, men det er ikke riktig å blande den personen inn i hvorvidt det er gjort feilvurderinger, for han var jo innleid ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Nei, jeg bare spør, jeg.

**Olaf Melbø:** ... direkte i organisasjonen, så man har ikke gått til noen anmeldelse eller reist noe krav i forhold til ham.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men ser dere ikke habilitetsproblemene med dette her? For det er snakk om store penger, et gigantisk prosjekt som er ute av økonomisk styring, og her er det skattebetalerne som til slutt må betale regningen. Er ikke det et problem når dere skal evaluere dette?

**Olaf Melbø:** Jo, men jeg vet ikke om du nå sikter til den personen som gikk ut, eller om du sikter generelt til de konsulentfirmaene som har vært inne. For det er jo slik når du har konsulentfirmaer inne, at hvis de gjør prosjekteringsfeil i forhold til sitt ansvar i henhold til kontrakten, kan du reise et krav i forhold til det, eller ta det opp og kreve at du får en økonomisk kompensasjon i forhold til det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, har dere gjort det?

**Olaf Melbø:** Nei, det er ikke gjort her, ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Hvorfor er ikke det gjort?

**Olaf Melbø:** ... annet enn noen ting på prosjekteringsiden. Men dette bildet av hvem som bærer ansvar for dette, er ganske sammensatt, så vi har ikke vurdert å gå til noe krav mot enkeltfirma.

**Vidar Kleppe (Frp):** Nei vel. Men da må jeg gjenta spørsmålet til slutt: Kan vi regne med å få utarbeidet en oversikt fra NSB Gardermobanen over hvor mye disse ekspertene og konsulentene totalt har kostet NSB, også

med tanke på hva vi kan lære av det i framtida, hvis vi skulle komme opp i tilsvarende prosjekter, hvis stortingsflertallet da vil gå inn for noe sånt?

**Olaf Melbø:** Ja, det er kurant å si hva regningen fra konsulentene lyder på. Hva vi faktisk har utbetalt til konsulentfirmaene, det er kurant å svare på, for det er det jo bare å hente rett ut av regnskapet. Når det gjelder økonomikonsekvensen av det som man i ettertid har sett har vært feilvurderinger under marsjen, blir det litt mer komplisert å dra fram det, og må nødvendigvis bli berørt av noe mer skjønnsmessige vurderinger. Men det er jo fullt mulig å komme med et tall.

**Vidar Kleppe (Frp):** Vi håper at det lar seg gjøre.

**Møtelederen:** Da er tida ute.

Jeg har sett at Osmund Ueland har viftet fælt med fingrene her en stund. Uten å gå på spørrerens tid, var det noe du ønsket å tilføye?

**Osmund Ueland:** Jeg ville bare klargjøre Olaf Melbøs rolle i prosjektet. Da vi fikk det store problemet med Romeriksporten, hentet jeg selv inn Olaf Melbø for å sette ham på å gjennomføre Romeriksporten på best mulig måte, og han gjennomføre det på en måte som fikk tillit hos beboerne og alle berørte. Han hadde ingen fastlåste budsjettammer, han skulle gjøre dette skikkelig, og han skulle fortelle hva det ville koste å gjøre Romeriksporten ferdig. Han skulle bygge opp den organisasjonen han trengte, og det har han gjort på en utmerket måte.

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

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil også gå litt inn på hva dere faktisk har gjort i etterkant for å få oversikt over de totale kostnadene, for det er jo interessant, i hvert fall for oss, hvor stort dette egentlig kan bli. Jeg vil da igjen vise til Hellerud og setningsskadene. Vi vet alle at setningsskadene kan dukke opp etter mange år. Det kan jo gå flere tiår før man har oversikt over det, slik at det kan bli betydelige summer.

Men jeg har lyst til å nevne noe. Dere hørte sikkert på Østlandssendingen på fredag. Da hadde byrådet i Oslo avgitt en høringsuttalelse på bakgrunn av Mydske-utvalgets rapport. Og et av hovedpoengene til byrådet i Oslo er at Oslo kommune mener at både Samferdselsdepartementet og NSB Gardermobanen har feilinformert Oslo kommune og Stortinget, senest ved svar på spørsmål 62 i Stortinget. Nå har ikke jeg spørsmål 62 her, men jeg tror det gikk på antallet boliger som var berørt, men jeg har ikke fått tak i spørsmålet. Men dere hørte vel på sendingen, så dere vet hva det dreier seg om.

**Olaf Melbø:** Hvis spørsmålet går til meg, så hørte jeg ikke sendingen og vet ikke hva spørsmål 62 er. Men jeg har hørt litt, problemstillingen var oppe. Det var litt om omfanget av skadene. Og når vi snakker om boligområ-

dene, har vi pr. i dag fått innvarslet skader fra 355 boligeiendommer. Da er ikke bare Hellerud med, men da er Godlia og Ellingsrud og alt over Romeriksporten med. Så er det nedsatt en nøytral gruppe til å vurdere skadene. Og det er en gruppe nedsatt av fem forskjellige konsulentfirmaer, som både vi og beboerrepresentantene, dvs. fra velforeninger og styret i borettslag, er enige om er nøytral. De har nå vurdert snart 250 av disse eiendommene, og man har konstatert at skadene med hensyn til 130 av dem de har vurdert, dvs. så vidt over halvparten, ikke har sin årsak i Romeriksporten. Hvis den situasjonen når det gjelder prosentandelen, vedvarer, vil vi komme ut med at det er litt i overkant av 150 boliger som har skader som skyldes Romeriksporten. Og der går det et utbedringsprogram, for når vi får denne rapporten, inngår vi en avtale direkte med huseieren om hva vi skal reparere, og hva vi skal utbetale i erstatning.

Jeg hørte så vidt om det spørsmålet som var i Østlandssendingen, de hadde tatt en litt annen vinkling, for disse tallene her går konkret på de boligeiendommene hvor vi har fått innvarslet skade. Det de refererte til, tror jeg var antall beboere i de områdene dette gjaldt, og det har ikke vi gitt opp noe tall på noen gang, så jeg tror ikke vi kan bli beskyldt for at vi har feilinformert, men vi har rett og slett ikke forholdt oss til beboerantallet – hvis vi tar hele området. Vi har forholdt oss til det antall boligeiendommer som vi har fått innvarslet skader på.

**Møtelederen:** Da var det Odd Holten – til oppfølgingsspørsmål.

**Odd Holten (KrF):** Det har jo nå fra Kleppes side vært tatt opp ganske mye om dette med den ekspertise som lå i forkant av utbyggingen, og under høringene er det kommet utsagn om at geologirapporten ville få stryk ved en framlegging til Universitetet. Jeg kunne gjerne tenke meg en kommentar på det, og ikke minst – var NSB kjent med svakhetene i geologien i det området hvor tunnelen skulle drives? Og hva har NSB tatt av forholdsregler i så måte?

**Olaf Melbø:** Når det gjelder generelt den geologirapporten som var utarbeidet, så var den etter min vurdering – og det har da også voldgiftsretten sagt – av tilsvarende omfang og grundighet som det som er normalt for tunnelprosjekter. Så var det en forkastningssone ved Bryn som man gjorde noe ekstra på, og mente at det var et problemområde. Når man drev igjennom, viste det seg at det i det området gikk bedre enn forventet. Men området særlig under Puttjern og Lutvann var undersøkt i helt vanlig omfang, og det viste seg når man kom dit at forholdene var verre enn det rapporten viste. Det er ikke dermed sagt at rapporten er for lite grundig, for det er ganske mange andre prosjekter også hvor en kommer i soner som er verre enn det rapporten viser, og dette var da en strekning på 900 meter, som Ueland viste til. Min vurdering i ettertid er at årsaken til at man ikke greide å takle den sonen bedre, kanskje i vel så stor grad var at man i den fasen var i en relativt dårlig dialog mellom en-

treprenør og byggherre, og disse to til sammen var derfor i dårlig stand til å løse teknisk vanskelige, uforutsette problemer som man råker borti. Det vil si at det at man havnet i retten med et så stort oppgjør, viser jo at dette var en unormal situasjon. Så jeg vil tro at i en mer normal kontraktuell situasjon mellom entreprenør og byggherre hadde man vært i stand til å løse en slik oppgave bedre enn det man klarte her.

**Møtelederen:** Det var Carl I. Hagen til oppfølgings-spørsmål. – Hvis det er mulig å gjøre svarene litt kortere, ville det være fint.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det ble nevnt geologirapporten og undersøkelsen til Noteby. I en bok som heter «Makt på liv og død» fremkommer det opplysninger eller påstander om at Noteby i realiteten – la oss si at konkurrentene til Noteby forlangte det mangedobbelte for undersøkelser i Østmarka på et forsvarlig nivå – ble tatt bare på grunn av sin lave pris, og, som det står, at når man kjøper en Lada, så får man ingen Mercedes, og at normalt sett ville man foretatt langt bedre geologiundersøkelse, pluss at det opplyses at hadde man gjort et elementært arbeid og sjekket de allerede kjente kilder, så ville ikke disse 900 meterne til Ueland vært noen forbauselse eller noe å overraske seg over. Dette kunne man og selvsagt burde man gjort på forhånd, hvis man var kvalitetsbevisst. Hva er din kommentar til dette med valg av Noteby som den suverent billigste?

**Olaf Melbø:** Nei, det var et valg som var gjort lenge før min tid, så hva slags kriterier eller hva slags elementer som var lagt inn i den evalueringen, greier ikke jeg å si noe fornuftig om.

**Møtelederen:** Da har vi straks sittet her i to timer, så nå blir det en pause på en halv time. Så vi møtes her igjen kl. 12.20.

Høringen avbrutt kl. 11.50.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.28.

**Møtelederen:** Da er møtet satt igjen, og vi går videre. Det er Kari Økland som har neste runde med hovedspørsmål.

**Kari Økland (KrF):** Da har jeg lyst til først å stille spørsmål til Ueland: Ble det noen gang stilt spørsmål ved det at det var NSB som hadde en så sentral rolle i å forberede beslutningsgrunnlaget?

**Osmund Ueland:** Det kjenner i hvert fall ikke jeg til, for det var lenge før min tid i NSB og Gardermobanen at det spørsmålet var framme, og jeg har ikke lest noe i ettertid som stiller spørsmål ved at det var NSB som var inne i bildet når det gjaldt jernbane.

**Kari Økland (KrF):** Vi vet at nesten ingen togbaner er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Hvorfor var det grunnlag for å tro at Gardermobanen skulle bli det? Var det noen spesiell grunn?

**Osmund Ueland:** Mitt svar på det er at det var høye ambisjoner som var lagt på å klare å få så mange mennesker til å reise. Jeg kjenner ikke til de vurderingene som var mellom NSB og departementet i forkant på dette området.

Alternativet til å bygge ut Gardermobanen ville jo være at en måtte brukt 3,6 milliarder på å lage en skikkelig bane til Eidsvoll. Det er jo viktig å ha det med seg når en skal vurdere totaliteten i dette. Men det er jo et betydelig markedsgrunnlag når en har en flyplass, så det er vel det som lå til grunn.

**Kari Økland (KrF):** Høye ambisjoner, sier du. Det var ikke ønsketenkning at det skulle bli bedriftsøkonomisk lønnsomt?

**Osmund Ueland:** Nei, i ettertid ser en at en vil klare å lage et trafikkelskap som driver bedriftsøkonomisk lønnsomt, og som også klarer å betale en avgift som klarer å dekke driftskostnadene med kjøreveien sammen med NSBs tog. Så vil en jo i framtiden se hvilken avkastning staten får på de milliardene vi har brukt. Det svaret har en ikke i dag. En har gjort en vurdering i dag på dagens inntekter og dagens drift, og laget et forslag til en åpningsbalanse. Men jeg håper jo at dette selskapet, Flytoget AS, skal drive så rasjonelt og godt at staten får igjen en del for de investeringer som er lagt ned.

**Kari Økland (KrF):** Intensjonen med å organisere Gardermobanen som et aksjeselskap var jo at en skulle være uavhengig av jernbanen ellers i landet, var det ikke det?

**Osmund Ueland:** Det var mange ting som lå til grunn der. Det var også å ha en beslutningsmekanisme som var effektiv, for her hadde en jo satt en kostnadsramme og en tidsramme, og da måtte en på en måte gi fullmakter til å gjennomføre dette uten stadig å måtte tilbake og be om tilleggsbevilgninger. Det var en av grunnene. Det andre var at en hadde vurdert dette som et samfunnsøkonomisk veldig godt prosjekt, og at en skulle kunne klare å gjennomføre dette uten at skattebetalerne skulle føle så mye til det. Det føler jeg er det, som jeg har lest meg til, som var bakgrunnen for at en valgte den modellen.

**Kari Økland (KrF):** Var det ikke også det at en ikke skulle ramme jernbanenettet for øvrig med satsingen på flytoget og Gardermobanen?

**Osmund Ueland:** Det var vel forslag om å isolere, slik at utbygging av jernbane for øvrig skulle gå sin gang, for det var utrolig mye ugjort. Og det er fremdeles veldig mye ugjort med å vedlikeholde og bygge ut jernbane med dobbeltspor her på Østlandet.

**Kari Økland (KrF):** Men har det som har skjedd nå, med de overskridelsene som har vært, allikevel ført til at jernbanenettet ellers har – kan du si – lidd under de satsingene som har vært på Gardermobanen, at de har blitt større enn regnet med?

**Osmund Ueland:** Jeg føler at man har klart å isolere problemet til Gardermobanen og Romeriksporten. Det føler jeg har skjedd. Så det er ikke slik at investeringsnivået for Jernbaneverket og vedlikeholdsnivået for jernbanen har blitt mindre. Vedlikeholdsbudsjettet til Jernbaneverket har blitt styrket år for år på grunn av at en har erkjent at det er så stort etterslep på vedlikeholdet av jernbanenettet.

**Kari Økland (KrF):** I Aftenposten sist fredag står det at Stortinget fikk uriktige støytall før de tok sin beslutning, og at NSB har feilberegnet antall støyutsatte boliger langs Gardermobanen. Det heter at det var 200 boliger som ville få en utestøy på over 55 decibel som følge av flytoget, mens tall etterpå viste at det var rundt 1 200. Har du kommentarer til det?

**Osmund Ueland:** Ja, jeg var midt oppe i det selv. Det er sikkert riktig at tallet på leiligheter eller boliger var feil, og det gikk en også tilbake til Stortinget med.

Men det som var hovedproblemet, var jo Lillestrøm og jernbanen gjennom Lillestrøm. En talte opp leiligheter og varslet tilbake hva som var det riktige tallet. Men vi satte oss også som mål at vi skulle kunne se alle beboerne i Lillestrøm i øynene etter at Gardermobanen var ferdig. Vi lovt dem et støynivå bedre enn det de hadde, og det har vi klart. Her har Gardermobanen AS vært et foregangsprosjekt og laget en modell for å støyisolere støyutsatte boliger til en atskillig billigere penge enn ved å grave ned jernbanen. Så selv om tallet var feil, har vi levert et produkt som er skikkelig. Det kan du bare spørre beboerne i Lillestrøm om. Det er et faktum.

**Kari Økland (KrF):** Når det gjelder eksperter, har det jo vært fokusert på at det var veldig gode eksperter som ble hentet inn under dette arbeidet. Allikevel stusser jeg litt, for vi fikk noen papirer fra Steinar Roald, som var engasjert i en ekspertgruppe, Ekspertgruppe 2. Han skriver at noen merknader i notat av 31. mars 1998 angir problemer med å nå NVEs krav. På tross av merknadene fra Ekspertgruppen trappes injeksjonen ned, og man starter innredning av tunnel. Og han påpeker at her taper man mye tid i fortsettelsen. Kan du kommentere det litt?

**Osmund Ueland:** Jeg klarer ikke å kommentere detaljert hva Steinar Roald skrev, og hvordan det sånn sett ble håndtert. Når det gjelder de gode ekspertene som var der, var de sånn sett de beste som var tilgjengelige i Norge, og Norge har en sterk posisjon når det gjelder ekspertise med tunneler. Det er mulig at Olaf Melbø klarer å svare både i forhold til Steinar Roald og i forhold til NVE sine krav, men det er litt for detaljert for meg.

**Olaf Melbø:** Og det var litt for tidlig for meg.

**Kari Økland (KrF):** Jeg oppfatter gjennom flere ting av det som han skriver, at han på en måte ikke er blitt hørt, eller at den gruppen som han var med i, ikke er blitt hørt, og at hvis de var blitt hørt, ville det ha gått annerledes.

**Osmund Ueland:** Steinar Roald oppfatter jeg som en meget ryddig person, som gav gode råd, og som var viktig for prosjektet, men jeg klarer ikke å kommentere akkurat den enkeltuttalelse du hadde.

**Kari Økland (KrF):** Vi har en bok som heter «Makt på liv og død». Der er det en geologiprofessor, Nils Spjeldnæs, som også tar opp dette med eksperter. Det står her at likevel er det omfanget av hendelsene i Romeriksporten som bekymrer norske geologer og ingeniører mest.

Og så kommer det sitat av geologiprofessor Nils Spjeldnæs:

«Norske entreprenører bygger tunneler over hele verden. Hittil har de hatt ry for å være bedre enn alle andre. Nå kommer folk til oss og spør hva i himmelens navn som skjer i Norge. Det er ikke bare vår anseelse som står i fare. Viktige økonomiske forhold for vår eksportindustri står på spill.»

Det sier altså denne geologiprofessoren. Er dette – jeg holdt på å si – tatt ut av løse luften, eller er det hold i sånne påstander, eller en sånn frykt?

**Osmund Ueland:** Jeg tror det er litt for lett bare ut fra Romeriksporten å dømme hele kompetansemiljøet i Norge, både når det gjelder entreprenører og konsulenter. Det føler jeg blir altfor lettvent.

**Kari Økland (KrF):** Så et spørsmål – jeg vet ikke hvem som vil svare på det: Hvem bestemte at åpningen av Gardermobanen skulle utsettes, og hvordan har dere reagert på den utsettelsen?

**Osmund Ueland:** Det var konsernstyret som gjorde den beslutningen, og i forkant av det hadde styret i Gardermobanen, hvor jeg også satt som styreleder, behandlet denne saken. Styret i Gardermobanen så at det var to veier ut av dette, og stilte dette åpent i forhold til konsernstyrets behandling dagen etterpå. Så da jeg gikk i konsernstyremøte dagen etterpå med denne situasjonen, stilte jeg meg helt åpen til utfallet, for jeg skjønnte at det kunne være forskjellige måter å vurdere dette på: om en skulle åpne og sette parallelt eller på et seinere tidspunkt, eller en skulle utsette. Konsernstyret hadde en skikkelig diskusjon på dette, det var ulike meninger der, men det ble fattet et vedtak, og det forholdt jeg meg til samme dag.

**Møtelederen:** Det er et halvt minutt igjen. – Det holder?

**Kari Økland (KrF):** Ja.

**Møtelederen:** Første oppfølgingsspørsmål fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Det høres helt fascinerende ut hvordan kjempeoverskridelser nesten trylles bort gjennom omorganiseringen.

Men det var ikke det jeg skulle spørre om. Jeg skal spørre om denne nesten systematiske underbudsjetteringen som har skjedd. Ueland, du er jo en nøkkelperson i dette, og du må jo ha gjort deg noen vurderinger om hvorfor det så systematisk skjedde undervurdering av kostnadene, selv om mye av dette skjedde før din tid. For å gå litt dypere i noen av påstandene som er fremsatt, må en her se på NSBs rolle. NSB har vært sulteføret gjennom 20 år, og dette var en kjempemulighet for NSB til å få et løft, og det viktigste det da stod mellom på et gitt tidspunkt, var å bli kvitt bussen som et alternativ. Er det helt fremmed for deg at det på en måte kan være motivet for at han lagde de beregningene som han lagde, og fremmet det, så det ble en premiss som i utgangspunktet var helt gal?

**Osmund Ueland:** Det er mange ting du spør om. Det har aldri vært noen holdning fra NSB eller Gardermobanen å trylle bort noe som helst i forbindelse med omorganisering. Vi har aldri prøvd å rømme fra det ansvaret vi har for å gjennomføre dette, og det er ting som ikke har skjedd slik som det skulle.

Det var jo en debatt om en skulle satse på tog eller buss, og så ble det bestemt at en satser på tog. Det tror jeg er lurt, og fremtiden vil vise at det er en god samfunnsinvestering det som har skjedd, at så mange mennesker reiser med tog. Og toget, fornyelsen av jernbanen, kom som en konsekvens av at en har fått et flytog og en spydspiss, og det ble fulgt opp da NSB bestilte disse togene, med å velge en togtype som en også skal bruke i forbindelse med langdistanse og Signatur. Så en må se dette i en litt større sammenheng. Det var viktig å få til en fornyelse av jernbanen. Den kom med Gardermobanen og flytoget, og den vil en merke, det vil publikum merke i løpet av de nærmeste to år. Men det var en konkurranse om hva en skulle satse på, om en skulle satse på tog eller buss, og det ble tog. Og, som jeg har sagt før, kunne en sikkert ha gjort en bedre jobb med å vurdere kollektivandelen, som er overopplyt, hvordan den skulle vært mellom buss og tog, men en bygde på en anerkjent modell som da Vegdirektoratet hadde ansvar for. Så en systematisk underbudsjettering har ikke jeg sett konturene av, men jeg har av og til tenkt på at det var jo bestemt at det skulle bygges en flyplass, og der tok de inn en betydelig margin innenfor sin ramme, og toget var jo på en måte et transportalternativ, ikke sant, så jeg tror ikke at de som satt og jobbet med dette i NSB, bare klasket på og klasket på for å få, det var hele tiden et spørsmål om hva som var den beste løsningen. Og som jeg sier, normalt burde en hatt med en slik usikkerhetsmargin innenfor anslaget, og det hadde flyplassen. Så det er min kommentar til saken.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe, til neste oppfølgingsspørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg har et spørsmål til den tidligere økonomidirektøren. Du var jo veldig sentral i de premissene som ble framlagt også i stortingsproposisjonen om dette. Og du har jo det hele og fulle ansvaret og har sett hva dette prosjektet har omfattet. Men var det ikke noe grunnlag for deg som økonomidirektør til å slå alarm og si at her må vi ha nye utredninger, nye kostnadsanalyser på prosjektet, når det bedriftsøkonomiske ikke holdt mål – for det fikk dere jo advarsler om fra i hvert fall enkelte av disse ekspertene og konsulentene? Hvorfor foretok du deg ikke noe?

**Jon Bendheim:** Hvis jeg får starte med transportanalysen, var jo den en felles analyse som skulle brukes for utbyggingen av flyplassen, utbyggingen av jernbanen og utbyggingen av veggen. Den analysen var det Vegdirektoratet som kjørte, med de miljøene som fantes i Norge for å lage den. Og konklusjonen i den transportanalysen, som ikke var Jernbanens konklusjon, men som var analysens konklusjon, og som Vegdirektoratet da styrte – og man hadde ingen mistanke om at Vegdirektoratet ville undervurdere vegtrafikk og overvurdere jernbanetrafikk i hvert fall – var at kollektivandelen kunne bli opp imot 60 pst. Det var en felles kollektivandel for alle typer tog – ikke bare de togene til flyplassen som skulle gå som flytog fra Lysaker til Gardermoen, men også NSB-togene og de tverrgående bussene i ytterområdene – som samlet sett gav en kollektivandel på 57 – 60 pst. Og alternativet med buss gav ca. 10 pst. lavere kollektivandel.

Så besluttet man jo at alle tiltakshaverne skulle legge til grunn transportanalysen når man skulle dimensjonere, sånn at man dimensjonerte veggen ut fra at halvparten av trafikken skulle gå på tog, og parkeringsplassene på flyplassen ut fra den fordelingen av trafikken, og vi skulle prøve å lage en økonomisk analyse for hva som var resultatet for jernbanen. Vi gikk da ned til 53 pst. for å ha en sikkerhetsmargin.

**Vidar Kleppe (Frp):** Og det synes du var realistisk, som økonomidirektør?

**Jon Bendheim:** I ettertid er det klart at hvis en hadde fått gjort det om igjen, kunne man på det tidspunktet ha bedt om å lage en modell hvor det var konkurranse mellom buss og tog i hovedkorridoren. Det ble altså ikke gjort. Og ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Angrer du på det?

**Jon Bendheim:** Ja, i ettertid kan man godt si at det ville ha vært en fordel hvis den analysen hadde vært gjort – og så vet man jo ikke i dag hva konklusjonen da hadde vært, om man hadde bundet seg på noen måte til et konkurranseopplegg eller ikke. Det vet man jo ikke. Så det vil jeg innrømme, at hvis vi hadde fått gjort det om igjen i dag, ville vi kanskje det – selv om det var unaturlig at Jernbanen bad om å få en sånn konkurransemodell, det var mange miljøer her, og alle trodde på transportanalysen. Vi trodde oppriktig på at det var et godt svar den gav

– og det viser seg i ettertid at det var faktisk det. Prosenten i dag ligger jo i størrelsesordenen 60 pst. når man «summer» alle disse.

Når det gjelder kostnadssiden, er det litt viktig å få fram at på det tidspunktet, i 1990, som Stortinget fikk seg forelagt forslagene, var det ikke NSB Gardermobanen som skulle drive flytogene. Man laget en økonomisk analyse for hva samfunnet fikk igjen gjennom hele jernbansystemet ved å investere i en flyplassbane til flyplassen, og, som Stortinget har bedt om, videreføring til hovedbanen nord for Eidsvoll. Så regnestykket den gangen på kostnader og det hele var jo en totalpakke for systemet NSB. Hva fikk man igjen via systemet NSB? Det man sitter med i dag, er jo en del av det, altså det som gjelder flytoget.

Så når man sammenligner kostnader, er det klart at det var en annen type kostnader den gangen – utenfor Lysaker-Gardermoen regnet man inn en nettoeffekt av flyplassbanen for NSB. Og da er det sånn som Ueland akkurat sa, at den satsen man hadde som referansealternativ, var jo at man måtte ha brukt 1 milliard mindre. Det var differansen mellom referansealternativet og det å bygge dobbeltspor til Lillestrøm og utvidede dobbeltspor til Eidsvoll, som lå i kjømda for utviklingen av jernbanen.

**Møtelederen:** Odd Holten til neste oppfølgingsspørsmål.

**Odd Holten (KrF):** Ueland, du sa i sted at det aldri hadde vært noe ønske om å trylle bort noe som helst. Ja, det får vi tro deg på.

Men var det ikke NSBs kalkyler som Samferdselsdepartementet brukte i sine utredninger overfor Stortinget i St.prp. nr. 90? Eller var det slik at departementet hadde sitt eget tallmateriale å forholde seg til? Fikk de tallene fra dere, eller fikk de det ikke?

**Osmund Ueland:** Jeg har inntrykk av at departementet fikk alt som NSB hadde. Her ble jo lagd omfattende vurderinger av hovedplaner, et omfattende materiale som NSB lagde, og jeg har ikke fått bekreftet at det er noe av det som ikke departementet har fått seg forelagt. Så dette var ikke noe solospill fra NSBs side, og det var ikke noe bevisst forsøk på å holde noe borte. NSB gjorde den gangen det beste de kunne, og la det fram for departementet. Og det var på grunnlag av det at de gikk videre.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har et spørsmål til Bendheim. Du sa at den felles kollektivandelen på 60 pst. inneholdt flytoget, NSBs vanlige tog, buss – og jeg går også ut fra at taxi omfattes av kollektivbegrepet .....

**Jon Bendheim:** Nei, det gjør det ikke.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det regnes ikke med? Taxi regnes ikke som kollektivtrafikk? Nei vel.

Hva var fordelingen mellom buss, flytog og NSB-tog, som i sum ble 60 pst.? Hva var de enkelte ...

**Jon Bendheim:** Modellen skilte mellom ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Ikke modellen, jeg vil bare ha tallene. Altså: Hvor mye av de 60 pst. var flytoget, hvor mye var NSBs vanlige tog, og hvor mye var buss?

**Jon Bendheim:** Nei, modellen skilte ikke mellom det, det var en totalmodell som hadde puttet inn alle typer tog. Man hadde ikke flytog på det tidspunktet, ...

**Carl I. Hagen (Frp):** OK, tog-buss, da. Hva var forholdet buss-tog?

**Jon Bendheim:** Bussen – det var bare noen tverrgående busser fra Ski og fra Hønefoss og sånn, så det lå ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Jo, men altså, i tallet 60, hvor mye.....

**Jon Bendheim:** ... i størrelsesordenen 1-2 pst.

**Carl I. Hagen (Frp):** 1-2 pst. på buss ... Så når dere snakker om kollektivandelen, mener dere i realiteten jernbane hele tiden?

**Jon Bendheim:** Det var det som transportanalysen viste, ja.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmålene. – Gunnar Skaug, vær så god.

**Gunnar Skaug (A):** Bakgrunnen for denne høringen er jo ikke minst Riksrevisjonens undersøkelse når det gjelder hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet.

I uttalelsen i Riksrevisjonens rapport av 26. mai 1998, står det bl.a. – og det kunne for så vidt være greit å få en kommentar fra Ueland:

«Riksrevisjonen konstaterer at usikkerheten har vært håndtert på en langt mer grundig måte for hovedflyplassen enn for Gardermobanen.»

Føler Ueland seg litt sår over denne uttalelsen på vegne av Jernbanen – NSB og Jernbaneverket? Er det en riktig beskrivelse, føler Ueland det?

**Osmund Ueland:** Jeg vet ikke hva jeg skal svare. Jeg synes – jeg skulle ønske at det hadde vært like opplagt som det var at en skulle bygge en flyplass, at en skulle bygge jernbane. For det var liksom – hoveddebatten stod om flyplassen, buss og jernbane gikk fram og tilbake, og det var vel den som hadde størst fokus og oppmerksomhet. Det er vel sånn jeg føler det i ettertid av debatten.

Jeg skulle ønske at Gardermobanen opprinnelig hadde blitt behandlet helt på samme måte som flyplassen, at en kunne hatt en skikkelig reserve innenfor rammen. Men det var en helt annen situasjon for toget, for det var et spørsmål om en skulle satse på tog eller buss, så det var en reell konkurranse mellom buss og tog. Sånn sett var en ikke i samme situasjon.

**Gunnar Skaug (A):** Da vil jeg for så vidt også å vise til det svaret som du gir til Samferdselsdepartementet som kommentar til Riksrevisjonens uttalelse så langt. Det har for så vidt vært et sentralt tema i denne høringen også. Jeg forstår det slik at Ueland opprettholder det som en sterk oppfatning at dersom prosjektforutsetningen hadde vært romslige kostnadsrammer og beskjedne mål for markedsandel og lønnsomhet fra starten, da hadde vi ikke fått det prosjektet som vi nå har.

**Osmund Ueland:** Det er jeg helt klar på. Det er min erfaring gjennom 25 år med prosjekter at ambisiøse mål gir det beste resultatet når det gjelder tid og penger.

**Gunnar Skaug (A):** Og det går på motivasjon også?

**Osmund Ueland:** Det går på motivasjon. Det var en betydelig motivasjon i Gardermoprojektet – en voldsom motivasjon. Det kan vi dokumentere gjennom medarbeiderregnskap. Og det meste gikk greit i Gardermobane-utbyggingen inntil vi fikk smellen med Romeriksporten. Hadde vi ikke fått den smellen med Romeriksporten, hadde en klart å holde seg innenfor den usikkerhetsmarginen.

Spørsmålet om denne sammenkoblingen mellom hovedbanen og Gardermobanen er et spørsmål som en kan stille, for det var egentlig ikke en del av Gardermobanen. Det var en kontrakt som dette selskapet hadde tatt på seg. Det var en betydelig motivasjon i dette prosjektet. Vi har fått tilbakemelding om at det er valgt kontraktsmodeller for å dele dette opp på en hensiktsmessig måte. Og det har ikke på noen områder vært noen eksperter som har kommet inn, heller ikke Riksrevisjonen, og påvist at andre måter å gjøre dette på ville ha ført til at utbyggingskostnadene hadde blitt lavere. Men at ting har vært undervurdert, som leira på Romerike og Østmarka, det er et faktum. Men gjennomføringen av det er jeg helt klar på gav det beste resultatet med de ambisiøse mål.

Og en er jo ikke ferdig med flytoget i drift. Nå skal en inngå forretningsmessige avtaler med OSL, flyselskaperne og drosjene for å trimme dette og gjøre det enda bedre. Det er en høy målsetting å drive dette så bedriftsøkonomisk lønnsomt som mulig. Og som jeg har sagt før, er det jo om en del år at staten må se tilbake og se hvilke avkastninger en har fått av Flytoget AS som et driftsselskap. Det er for tidlig i dag å felle den endelige dommen. Men vi er nødt til å gjøre opp en status i dag ut fra det som Stortinget har bestemt, for å få en åpningsbalanse, hvor flytoget kan leve som et normalt datterselskap av NSB.

**Gunnar Skaug (A):** Du henviste i et tidligere svar til Mydske-utvalget, altså dette utvalget som har evaluert hele prosjektet. Og en må jo vedgå at i hovedkonklusjonen fra Mydske-utvalget står det at Gardermoprojektet er et av de mest vellykkede prosjekter som noen gang er gjennomført, landbasert sådant, i Norge. Føler du at denne hovedkonklusjonen har kommet for lite fram, også i disse høringene? Og føler du at det har blitt for mye fo-

kusert på negative sider av Gardermoprojektet, noe som kanskje også hindrer en riktigere utvikling, slik som NSB ønsker det? Jeg sier det som tidligere journalist. Jeg er tidligere journalist, så jeg føler ofte at kanskje for mye negativ omtale kan ødelegge for virksomheten.

**Osmund Ueland:** Jeg føler ikke bare at det har kommet for lite fram. Det har ikke kommet fram det som er de positive virkningene av dette. Det har blitt en publikumssuksess. Det har den høyeste markedsandel i verden. Kollektivandelen til flyplassen er overoppfylt. En må også se på hva dette har å bety for det nye NSB, som er i en kraftig omstilling. En må også se på hva alternativet ville ha vært, å bygge ut en bane på vanlige bevilgninger til Eidsvoll på 3,6 milliarder kr pluss pluss, og en må også se på den virkningen en nå får i Groruddalen av at en har fått bort så mye trafikk, og kan utvikle Groruddalen med gode tilbud til alle stasjoner. Så det er en rekke forhold en må ta med når en skal gjøre en totalvurdering av dette prosjektet. Det var riktig å satse på tog, og det er enda mulig å få flere til å reise med tog.

**Gunnar Skaug (A):** Det kan vi istemme. Jeg har ikke flere spørsmål.

**Møtelederen:** Det blir oppfølging – først fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Vi kan godt berolige Ueland med at alle de positive sidene i hvert fall er kjent for oss, for den som vil. Men det er ikke det høringen dreier seg om.

Jeg vil gripe fatt i det du svarte på spørsmålet fra forrige representant. Du sa at det ikke var like opplagt å bygge jernbane som det var å bygge en ny hovedflyplass. Det har muligens noe med tid å gjøre, hvilket tidspunkt du hadde i tankene, for det var jo tindrende klart at et flertall i Stortinget ville ha jernbane – det var tindrende klart, og det var kanskje derfor det var stilt så lite kritiske spørsmål i den fasen. Så jeg stusset over det du sa. Det hører vel for så vidt også med til bildet at den politiske situasjonen i Stortinget var fryktelig uoversiktlig. Men det som en var klarest på, var nettopp at det skulle bygges en bane, selv om folk kanskje ikke tenkte på flytoget i dagens forstand. Hva mente du med at det ikke var like opplagt å bygge jernbane – for det var jo det etter at vedtaket var fattet? Det var jo veldig klart.

**Osmund Ueland:** Ja, etter at vedtaket var fattet, var det jo veldig klart, så det var ikke det jeg prøvde å si, men...

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, det var jo i den fasen.

**Osmund Ueland:** På et tidligere tidspunkt var det på en måte bestemt at en skulle bygge en hovedflyplass, men hvorvidt en skulle satse på buss eller tog, det var et litt mer åpent spørsmål. Så NSB var på en måte i en konkurransesituasjon – ikke sant?

**Inger Lise Husøy (A):** Jo.

**Osmund Ueland:** Og det var mitt poeng, at de var i en konkurransesituasjon. De som jobbet med flyplassen, visste at det skulle bygges en flyplass. Så det var forskjellen.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, ja.

**Møtelederen:** Da har jeg ikke flere til oppfølging – jo, Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** At NSB var klar over at de var i konkurranse med buss når det gjaldt i det hele tatt å komme på banen for å bygge, kan det ha påvirket dem som den gang satt i ledelsen av NSB, til å legge frem et prosjekt som var dramatisk kostnadmessig undervurdert og på inntektssiden dramatisk overvurdert – når du nå innrømmer at de visste at de var i konkurranse om det skulle bygges bane i det hele tatt, at det faktisk kan ha ligget i bakhodet på dem, og at det kan være grunnen til at vi fikk presentert planer som var kostnadmessig undervurdert og inntektsmessig overvurdert?

**Osmund Ueland:** Når du sier dramatisk undervurdert, så var det ingen som satt og regnet med at man skulle få et uhell som man gjorde med Romeriksporten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men man undersøkte jo heller ikke noe for å dekke seg slik at det ikke skulle skje.

**Osmund Ueland:** En undersøkte så godt at voldgiftsretten som behandlet Romeriksporten, konkluderte med at det var gjort på et tilsvarende nivå som for andre prosjekter.

Men jeg sier: De menneskene i NSB som satt og vurderte Gardermobanen i sin tid, de var i en annen situasjon enn de som satt og jobbet med flyplassen. Jeg har ingen indikasjoner på at det preget noe, men jeg tror ikke det var så lett for dem å liksom bare klaske på og si: Nå har vi et overslag her, og så legger vi på 1 milliard her og der. For det var en konkurranse, det var et spørsmål om kostnader, og det var et spørsmål om hvor mye samfunnet skulle bruke på å bygge disse tilbringertjenestene.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hva er da forklaringen, hvis det ikke nettopp er det som er nøkkelen, når Mydske-utvalget sier at dette var ikke en hovedplan eller detaljerte planer, men bare et forprosjekt, hvor vi nå faktisk vet fasiten: hauger av feil som alle hadde en fellesnevner: kostnader og problemer undervurdert, inntekter overvurdert?

**Osmund Ueland:** Jeg er ikke sikker på selv om man hadde ventet ni måneder med utbyggingsvedtaket på Gardermobanen, at en gjennom de ni månedene ville ha klart å avdekke den grunnvannssenkningen som skjedde i Østmarka. Det tror ikke jeg. Jeg tror det blir for lett å tro at dette var et forprosjekt, og ut fra det gikk alt galt. Det som gikk galt, var de 900 m og grunnvannssenkning i

Østmarka og alle problemene med Rhoca-Gil. Det er viktig å isolere problemene til det, for ellers er det gjort en skikkelig jobb. En har gjennomført ting innenfor de rammene en hadde når det gjaldt utbyggingen.

**Møtelederen:** Kristin Halvorsen – til neste oppfølgingsspørsmål.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg har et spørsmål til Jon Bendheim om det som ble lagt fram når det gjaldt kollektivandelen i 1992, for da opprettet jo Samferdselsdepartementet to grupper, eller miljøer, som skulle sjekke kollektivandelen. Det ene var en verifiseringsgruppe, og det andre var en referansegruppe. Og begge disse gruppene sa jo – verifiseringsgruppen sa vel at kollektivandelen lå 10-15 pst. for høyt. Er det ting som var ukjent for NSB?

**Jon Bendheim:** Nei, det var ikke ukjent. Den verifiseringsgruppen fulgte med transportanalysen helt fram til slutten, og den «sitsen» vi var i – det er riktig, det – den sa at her kunne transportanalysen være overvurdert med 10-15 pst.

Så hadde vi den «sitsen» at i stortingsproposisjonen, da den ble skrevet, St.prp. nr. 90, så ble det også redegjort for – og det var for så vidt noe Stortinget hadde bedt om på forhånd i Innst. S. nr. 190, hvis jeg ikke husker feil – at man også skulle vurdere hvilke tiltak samfunnet kunne gjøre hvis ikke kollektivandelen ble stor nok. Og konklusjonen på det – og det står i St.prp. nr. 90 – var at hvis man gjorde forskjellige transportpolitiske tiltak, så kunne man øke kollektivandelen 8 pst. Så man hadde altså en referansegruppe som sa at den kan være overvurdert med 10-15 pst., og så hadde man muligheter for å øke den ved å sette inn transportpolitiske tiltak.

Så hadde man konklusjonen fra miljøene, at alle skulle bygge og lage kapasiteten ut fra en 50-50-fordeling, og da var det ikke så unaturlig at man la seg på det også i de økonomiske beregningene. Og det var ikke NSB som kjørte samfunnsøkonomiske beregninger, det var det departementet som gjorde. Vi gav bare inputene, og inputen på inntektssiden var transportanalysen. Det var ikke NSB som gav input på den siden.

Så har Ueland redegjort for at man bommet på driftsutgiftene, og den bommen bestod delvis i at man da snakket om NSB som system og ikke NSB Gardermobanen som selskap. Og det er klart at i et sånt system ville veldig mye kostnader bli oppdekket av det systemet som NSB hadde, altså stordriftsfordel ved at man fikk et nytt. Når man fikk et selskap, så er det klart at alle kostnadene legges på selskapet, og det er det vi sitter og gjør i dag.

Jeg vil også si at vi som satt i den «sitsen», vi visste at vi skulle bli møtt med tallene i ettertid, og vi trodde vi la fram de beste tallene som fantes. Det trodde vi oppriktig. Og når det gjaldt transportanalysen, ble den fulgt år etter år fra Vegdirektoratet. Den viste samme resultater langt inn i 1990-årene. Det var ikke sånn som du sa, at om man hadde ventet et års tid, så hadde man fått akkurat samme resultater fra transportanalysen. Den ble fulgt opp i flere år framover og viste samme resultatet.

**Møtelederen:** Bare et lite oppfølgingsspørsmål knyttet til dette med totalkostnaden og det inntrykket som kan festne seg, at det liksom er Romeriksporten og sammenkoblingen på Lillestrøm som har hele skylden for at dette sprakk – det er altså den minste delen. Driftskostnadene og manglende oversikt over driftskostnadene er faktisk en større del enn de ekstrabelastningene som kommer på utbyggingsdelen. Det er jo det som komiteen her forsøker å grave etter. Og jeg forstår nå på Bendheim at konseptet med å regne dette ut fra NSB gjorde at man så på dette med andre øyne enn om dette liksom skulle kjøre sitt eget selskap med NSB Gardermobanen. Da blir spørsmålet mitt: Hvem kom med tilrådingen om at man skulle løsrive Gardermobanen og ha et eget selskap med ansvar både for utbygging og drift?

**Jon Bendheim:** Når det gjaldt investeringsdelen, ble jo det tatt opp i St.prp. nr. 90 og foreslått der. Når det gjaldt driften, var det først i 1996 at Stortinget vedtok at den skulle over til NSB Gardermobanen.

**Møtelederen:** Men det gjorde jo ikke Stortinget på eget initiativ. Hvor kom ideen fra?

**Jon Bendheim:** Den kom fra NSB. Kan du ...

**Osmund Ueland:** Forslaget om å legge driften av flytoget bort fra NSB og inn i utbyggingsselskapet, det kom fra NSBs side. Jeg har jo også sagt at i ettertid tror jeg det hadde vært lurt å lage det driftsselskapet samme dag som en laget utbyggingsselskapet, for da ville en ha fått enda mer fokusering på dette. Så NSB hadde ansvar for å planlegge trafikkdriften fram til – var det – høsten 1996, hvor den ble lagt over i selskapet, også etter initiativ fra NSB. NSB kjøpte inn togene og hadde det fulle ansvaret for den planleggingen. Utbyggingsselskapet var et rent utbyggingsselskap.

**Møtelederen:** Da nærmer vi oss avslutningen på denne høringen. Da gir jeg ordet til saksordfører Odd Holten til slutt, til noen oppfølgende spørsmål.

**Odd Holten (KrF):** Da går jeg til Ueland.

Jeg skjønner godt at det er helt naturlig for deg som konsernsjef å være tilfreds med det som nå foreligger – det er jo et elegant og greit tog. Men det er jo andre som skal betale det hele, og da går det jo for så vidt an å være tilfreds.

Det som du også sterkt har påpekt under denne høringen, er at dere har ført en svært åpen informasjon, ikke minst til samarbeidsgruppen ved Killi, og til departementet. Men hvordan kan det være slik at Killi og Opseth stiller seg undrende til den bedriftsøkonomiske vurdering som nå foreligger, hvis de har blitt så grundig informert underveis? Og: Hva hadde det vært mulig å spare økonomisk i utbygging av Gardermobanen dersom en hadde gått utenom Romeriksporten? Tidsmessig er det vel bare små minutter det er snakk om, men hva hadde en spart økonomisk hvis en hadde gått utenom? Eller var det slik

at dette var et prestisjeprosjekt som skulle gjennomføres, koste hva det koste ville?

**Osmund Ueland:** Til det første: Det er ingen i NSB som er tilfreds med den situasjonen vi er i. Det har vi sagt veldig mange ganger. Vi misliker sterkt at vi har hatt de ekstrakostnadene, vi misliker sterkt at det er ting her som skulle ha vært vurdert bedre på et tidligere tidspunkt, bare så det er sagt. Og åpenheten vår har vært der hele tiden fra Gardermobanen, NSB, inn til departementet. Og det er jo ikke alltid det er dyrest å bygge tunnel i forhold til andre løsninger, så dette med prestisje – Romeriksporten som tunnel var jo ikke noe mål i seg selv, det var bare det at en hadde funnet ut at det var den beste traséen en kunne velge. Jeg kan ikke i dag si hva det ville ha kostet hvis en hadde laget en trasé utenom Romeriksporten. Det som var viktig, var å komme innom Lillestrøm, og det tror jeg en ser i dag, alle som ser på knutepunktet Lillestrøm og den utviklingen som nå skjer på Lillestrøm som en konsekvens av Gardermobanen, at det var veldig viktig å komme innom Lillestrøm.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men ville det ikke, ut fra de forundersøkelser og de geologiske forhold som var i dette romeriksportområdet, ha vært naturlig at nettopp dette andre alternativet også hadde vært utredet, da, for å se hva som er det teknisk og økonomisk beste alternativet?

**Osmund Ueland:** Det kan ikke jeg svare på. Det var sånn sett også før min tid at en hadde disse alternativene, og dette trasévalget som en gjorde, var jo gjennom en helt normal, åpen høring om hvor banen skulle gå, hvor kommuner og fylkesmann og alle var inne i bildet og uttalte seg.

**Møtelederen:** Da sier jeg takk til Ueland, Kjøll, Bendheim og Melbø for deres medvirkning i denne høringen.

Skulle det være at komiteen har noen tillegsspørsmål, håper jeg at vi kan komme med dem enten skriftlig eller få frambrakt dem til svar på en annen måte.

Da tar vi en pause fram til kl. 13.30, da vi starter høringen med Åsmund Rabbe.

Høringen avbrutt kl. 13.05.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl.13.30

*Høring med statsmeteorolog Åsmund Rabbe og Sven Erik Hallgren*

**Møtelederen:** Møtet er satt igjen. Vi fortsetter høringen. For dem som er invitert til høringen, gjør jeg bare oppmerksom på at dette er en høring med bakgrunn i Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, herunder også det beslutningsgrunnlag som Stortinget hadde for utbygging av både hovedflyplassen og Gardermobanen.

Gjennomføringen av denne høringen vil foregå på den måten at hver av komitemedlemmene har anledning til en 10-minutterssekvens for å stille spørsmål. De 10 minuttene går til både spørsmål og svar. Det vil bli gitt anledning til korte oppfølgingsspørsmål fra hvert av komitemedlemmene på bakgrunn av hovedspørsmålene. Det er ikke absolutt at alle er nødt til å bruke 10 minutter, og de som utspørres, svarer selvsagt etter beste husk og evne.

Jeg gir da ordet først til saksordføreren, som er Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Da er det naturlig for meg å rette spørsmålene i hovedsak til Rabbe, som fagsjef for flyværtjenesten. Du var jo sjef ved denne tjenesten. Hvor lenge var du sjef der?

**Åsmund Rabbe:** Fra 1980 til 1989.

**Odd Holten (KrF):** Foretok du målinger ved flere flyplasser og la fram alle andre alternativer?

**Åsmund Rabbe:** Nei, vi hadde vel ingen andre flyplassutbygginger på den tiden.

**Odd Holten (KrF):** Nei. Hva viste de målingene som du foretok? Nå har vi jo fått tilsendt et ganske avansert brev fra deg, og det er jo litt vanskelig for oss amatører å skjønne disse grafene som kommer fram der, men kan du på en enkel måte fortelle oss hva du fant av analyseresultater?

**Åsmund Rabbe:** Jeg fikk i oppdrag på våren eller ettervinteren i 1986 å vurdere fire flyplassalternativer. Det var Ås og Kroer og Hurum og Gardermoen. Vi hadde ikke observasjoner verken fra Hurum eller Kroer eller Ås, men bare fra Gardermoen, og det er veldig vanskelig å vurdere når du ikke har noe observasjonsmateriale å bygge på.

**Odd Holten (KrF):** Prøvde du på å få tak i disse materialene?

**Åsmund Rabbe:** Det som jeg gjorde først, var å vurdere det ut fra en rent skjønnsmessig vurdering, og da vurderte jeg Gardermoen som best når det gjaldt kategori I og kategori II, men på kategori III vurderte jeg dem som like gode alle fire.

**Odd Holten (KrF):** Så det går an å foreta skjønnsmessige beregninger uten at man har foretatt målinger, altså?

**Åsmund Rabbe:** Ja, det skulle ikke være umulig. Jeg hadde jo lang erfaring som flymeteorolog.

**Odd Holten (KrF):** Er det nærmest å gå i terrenget og se seg rundt?

**Åsmund Rabbe:** Nei, men vi vurderte det ut fra høyden over havet, at det på Hurum ville bli noe mer tåke enn på Gardermoen – og også Kroer da.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men nå har vi jo sett for så vidt i ettertid at selv om ikke dette med tåke og snøforhold og vind var avgjørende for Gardermoen, så har jo de fått andre problemer som kanskje dere ikke tok hensyn til, nemlig dette med ising?

**Åsmund Rabbe:** Nei, vi tok ikke hensyn til det. Dette med ising på fly eller i motorene er jo et nytt fenomen som delvis skyldes at det er blitt nye og moderne fly som er mer utsatt for ising i motorene. Så det som ble sagt her forrige fredag, om at dette var et vedlikeholdsproblem – det er i høyeste grad et operativt problem å operere på Gardermoen med de forholdene der med underkjølt regn.

**Odd Holten (KrF):** Men det var vel i din tid i dette arbeidet at det ble fattet beslutning om å skrinlegge Hurum. Var det en tilstrekkelig faglig utredning og begrunnelse for denne skrinleggingen, synes du?

**Åsmund Rabbe:** Nei, ikke etter min oppfatning.

**Odd Holten (KrF):** Kan du utdype det litt?

**Åsmund Rabbe:** Altså, det som skjedde på Meteorologisk institutt, var at jeg gikk til Luftfartsverket og fikk ordnet det slik at jeg fikk satt opp en siktmåler på Stikkvann på Hurum, og den hadde vi da gående utover vinteren 1986–1987, og vi leverte stadig disse rapportene til Luftfartsverket, gjennom direktør Liavaag, som var teknisk direktør for Luftfartsverket den gangen, og dette fortsatte vi med utover våren og sommeren i 1987, men så reiste jeg på ferie og var borte og jobbet på Flesland i en måneds tid, og da jeg kom tilbake fra Flesland, ringte jeg til Liavaag og spurte om han fortsatt skulle ha målingene fra Hurum. Ja, det skulle han ha, sa han, men han skulle ikke ha det fra meg, han skulle ha dem fra klimaavdelingen.

**Odd Holten (KrF):** Hvordan opplevde du den situasjonen at du ble tatt av den jobben?

**Åsmund Rabbe:** Jeg ble forundret og sendte et notat til direktøren og fikk aldri svar på det.

**Odd Holten (KrF):** Så du vet ikke om det var faglige vurderinger eller andre vurderinger som gjorde at du ble tatt av saken?

**Åsmund Rabbe:** Nei, du vet, hvis du blir utsatt for noe sånt, så kan du ikke vite om det er faglige vurderinger eller andre ting. Det er vanskelig det.

**Odd Holten (KrF):** I denne høringen her har vi gang på gang prøvd å se litt på karaktergivning i forhold til de arbeider som er utført. Har du noen mulighet for å gi en viss karakter for det meteorologiske arbeid som ble utført, f.eks. på Hurum og på Gardermoen?

**Åsmund Rabbe:** Nei, jeg vil helst ikke gi noen karakterer, men jeg kan nevne den pressekonferansen som

samferdselsminister Engseth holdt i september i 1989, hvor de la fram at Hurum skulle ha en regularitet på 79,2 pst. på kategori II. Jeg må kanskje forklare at kategori II, det er altså ca. 100 fot vertikalsikt og 350 m rullebanesikt, og det ville være det dårligste sted i verden å legge en flyplass hvis en skulle få en slik regularitet.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men nå kjenner vi vel til at utviklingen har gått videre. Du behøver vel ikke rare – altså den fysiske sikten for å kunne lande i dag, det går vel mye på instrumentflyging?

**Åsmund Rabbe:** Altså, min vurdering var at hvis jeg hadde fått det spørsmålet om å vurdere flyplasser i 1970, så ville jeg ha sagt at Hurum var ikke noen god plass å legge en flyplass, for da hadde de bare kategori I stort sett. Altså da skal du ha 800 meter rullebanesikt og 200 fot vertikalsikt. Men i 1986 var den tekniske utviklingen så rask at jeg vurderte at hvis det fikk kategori IIIA, som de hadde foreslått, ville Hurum være helt ålreit.

**Odd Holten (KrF):** Men når du ble tatt av denne jobben og du skrev og ikke fikk svar, hva var oppfølgingen videre for ditt vedkommende?

**Åsmund Rabbe:** I november 1987 ble vi innkalt på høring til samferdselskomiteen i Stortinget vedrørende været. Oddrunn Pettersen sa at jeg skulle begynne først og legge fram disse målingene fra Hurum, men det ville min direktør nekte meg, for han var direktør og hans syn var jo sammenfallende med klimaavdelingens. Men så sa Oddrunn Pettersen at her er det Stortinget som bestemmer, og så fikk jeg lov til å legge fram dette.

**Odd Holten (KrF):** Så du følte at dine overordnede innenfor Luftfartsverket og de som hadde satt deg på jobben, forsøkte å hindre deg fra å komme frem med informasjon?

**Åsmund Rabbe:** Ja, det var tydelig det.

**Odd Holten (KrF):** Kan du utdype det litt?

**Åsmund Rabbe:** Vidar Lønn-Arnesen ringte meg for å få et intervju, og jeg spurte direktøren om det var ålreit, men det fikk jeg ikke lov til.

Etter høringen i samferdselskomiteen ble det sagt fra et komiteemedlem – jeg husker ikke hvem det var, om det var Per Aas eller Olaf Øen – at jeg måtte fortsette med målingene på Hurum og sende dem inn. Det gjorde jeg. Jeg laget en rapport på nyåret i 1988 hvor jeg hadde satt opp disse målingene på Hurum, og dessuten hadde jeg laget et spørreskjema sammen med Norsk Flygerforbund som vi sendte ut til alle flyplasser i Europa som hadde kategori II og III, for å få deres vurdering av sikt, skyhøyde og tåkesituasjon, og det la jeg ved denne rapporten. Så fikk jeg ikke lov til å sende dette. Jeg ringte til en direktør i Administrasjonsdepartementet og spurte hva

jeg skulle gjøre. Hvis jeg ikke fikk sendt det må vanlig måte, sa han, skulle jeg sende det direkte, for jeg hadde informasjonsplikt. Det gjorde jeg. Jeg sendte det direkte til samferdselskomiteen, men to dager etterpå ble jeg innkalt til direktøren. Han hadde fått tilbake rapporten min og bad meg om å vurdere min stilling som sjef for flyværtjenesten. Det er hele bakgrunnen for dette. Jeg sa jeg var enig når det var slike forhold, og så søkte jeg om førtidspensjonering og sluttet 1. januar i 1989.

**Odd Holten (KrF):** Det vi er opptatt av, er å prøve å få tak i om Stortinget ble tilstrekkelig og grundig nok informert om bakgrunnen for byggingen på Gardermoen, altså om Stortinget fikk den informasjonen vi hadde behov for. Mener du at de dokumenter som ligger til grunn for vedtak i Stortinget i forbindelse med St.prp. nr. 90 hva angår vær-situasjonen, er tilstrekkelig, eller er det tatt unna ting der også?

**Åsmund Rabbe:** Vi var vel ikke klar over dette med isingen og dette med glatte rullebaner. Det var det aldri spørsmål om verken i Luftfartsverket eller andre steder eller i Samferdselsdepartementet.

**Odd Holten (KrF):** Men de øvrige forhold var tilfredsstillende?

**Åsmund Rabbe:** Ja, de øvrige forhold skulle være tilfredsstillende.

**Møtelederen:** Da er vi ferdig med første hovedspørsmålsrunde. Er det noen oppfølgingsspørsmål? – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sa at du, to dager etter å ha sendt et brev etter anmodning fra en direktør i Administrasjonsdepartementet, ble innkalt – var det til teknisk direktør eller hvem var det?

**Åsmund Rabbe:** Direktøren i Meteorologisk institutt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvordan var han blitt kjent med ditt brev?

**Åsmund Rabbe:** Jeg går ut fra at det var sendt tilbake fra et eller annet medlem fra Stortinget.

**Carl I. Hagen (Frp):** Oppfattet du hans innkalling til deg som en oppfordring om å slutte fordi du hadde vært ulydig?

**Åsmund Rabbe:** Ja, det var nok det, det var tydelig. Jeg er ikke så godt kjent med byråkratiske regler, men det som skal ut av instituttet, skal han vurdere, går jeg ut fra.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvilken direktør var dette?

**Åsmund Rabbe:** Det var direktøren for Meteorologisk institutt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Han hadde vel et navn?

**Åsmund Rabbe:** Grammeltvedt heter han.

**Møtelederen:** Da er det ikke flere til oppfølging. Da er det hovedspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg leste det brevet som du sendte til Stortingets samferdselskomite i 1988, hvor du avsluttet med å si:

«Det vesentlige i denne sak har for meg vært å bringe fram relevante opplysninger til Stortingets Samferdselskomite. Noe mindre vesentlig er det at instituttets direktør aktivt har søkt å hindre meg i mitt arbeid.» Hadde du opplysninger som kunne påvirke stedsvalg?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det var bare relevante opplysninger fra de målingene jeg hadde gjort på Hurum.

**Inger Lise Husøy (A):** Men den målingen...

**Åsmund Rabbe:** Og dessuten det spørreskjemaet som vi hadde sendt til flyplasser i Europa angående vær, sikt og regularitet. Jeg kan ta et eksempel: Under pressekonferansen til Engseth ble det lagt fram at man på Hurum skulle få en regularitet på 79,2 pst., altså hver femte dag skulle det være stengt. Göteborg har kategori II, og de har en regularitet på 99,97 pst. Da burde folk ha reagert, mener jeg.

**Inger Lise Husøy (A):** Du plasserte siktmåleren på Hurum 50 m lavere enn flyplassnivået og i levegg av Hurums høyeste fjell, altså det som skjedde på Stikkvannskollen.

**Åsmund Rabbe:** Det ligger ikke i le. Det er ikke riktig det, men at den lå lavere, er riktig, for vi visste ikke hvor høyt flyplassnivået var den gang vi satte det opp, og vi måtte bruke en tømmerkoie til å ha instrumentene i. Vi hadde ikke noe annet valg på den tiden. Og vi visste som sagt ikke hvilket flyplassnivå det ville ligge i.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg skjønner. Men et sentralt tema i høringene, særlig når det gjelder vær, har først og fremst vært knyttet til å få verifisert og godt kvalitetssikret informasjon, og det har vært påstått at det var en faglig uenighet mellom det DNMI stod for og det du stod for. Var det faglig uenighet blant flere, eller var det bare du som på en måte stod for dette?

**Åsmund Rabbe:** Det var jeg som stod for disse vurderingene, stort sett. Jeg hadde konsulenter blant flymeteorologene, men det var jeg som stod ansvarlig for det.

Men når du nevner dette med at det var satt for lavt, satte klimaavdelingen da den fikk i oppdrag å vurdere opplysningene på Hurum, siktmålerne 60 m høyere enn flyplassnivået. Og på det tidspunktet visste de hvor høyt flyplassnivået ville ligge.

**Inger Lise Husøy (A):** Men har du ikke forståelse for at man i Meteorologisk institutt både skal være nøytral og korrekt, og at det på en måte var faglig uenighet, de var uenig med deg i dine påstander, i dine observasjoner – at det var årsaken? Finner du ikke det naturlig?

**Åsmund Rabbe:** Jeg fikk ikke lov til å komme frem med min faglige uenighet.

**Inger Lise Husøy (A):** En må jo ha kommet fram til noe siden de forsøkte å forhindre det.

**Åsmund Rabbe:** Jo, det er sant. Men etter den tid fikk jeg ikke lov til å komme frem med mine faglige vurderinger.

**Inger Lise Husøy (A):** Men var ikke det fordi de mente at det ikke nødvendigvis var en faglig vurdering, og at du allerede på en måte var tilhenger av Hurum?

**Åsmund Rabbe:** Det tør jeg ikke svare på. I den rapporten som jeg sendte til Luftfartsverket angående vurdering av regulariteten på disse fire flyplassene, var det ikke gitt beskjed om hvilke flyplasser – jeg kom ikke med noen som helst anbefaling, bare vurderte dem ut fra regulariteten.

**Inger Lise Husøy (A):** Men hvorfor skulle instituttet da forhindre at din informasjon kom fram?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det kan ikke jeg svare på. Men en kan jo tenke seg slike ting.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg kan ikke tenke meg det. Du får hjelpe meg litt.

**Åsmund Rabbe:** Jo, for da jeg fikk beskjed av direktøren om å vurdere min stilling, ringte direktør Liavaag neste dag opp til meg og beklaget at jeg skulle slutte. Han hadde ikke hatt noe med det å gjøre, sa han. Det kan være riktig at han ikke hadde det. Men det virket veldig rart at han skulle ringe til meg og fortelle det.

**Inger Lise Husøy (A):** Men var det fordi det ble oppfattet som en illojal handling, at du på en måte gikk direkte utover det som var å oppfatte som instituttets faglige vurdering?

**Åsmund Rabbe:** Ja, det kan godt hende.

**Odd Holten (KrF):** Kan jeg få stille et oppfølgings-spørsmål?

**Møtelederen:** Selvsagt.

**Odd Holten (KrF):** Du sier at de måtte oppfatte det som en illojal handling, og at det var det som var grunnen. Men du hadde jo, som du sa i et svar til meg, forespurt i departementet og der fått på en måte en kjøreregel for hvor-

dan du skulle gjøre det hvis ikke du kom frem via vanlig vei. Presenterte du ikke det standpunktet da din leder tok opp spørsmålet om at du burde vurdere din stilling?

**Åsmund Rabbe:** Nei, jeg gjorde ikke det. Men jeg følte at min situasjon var veldig uholdbar, så jeg hadde ikke noe ønske om å fortsette i stillingen.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe – til oppfølging.

**Vidar Kleppe (Frp):** Du sa at du fikk en telefon fra direktør Liavaag dagen etter at du hadde blitt kalt inn på teppet. Mener du at Liavaag hadde en finger med i spillet når det gjaldt å få deg førtidspensjonert?

**Åsmund Rabbe:** Nei, jeg tror ikke det, men jeg vet ikke. Jeg har ikke lov til å komme med slike påstander.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men hva føler du?

**Åsmund Rabbe:** Nei, jeg vet ikke. Jeg tør ikke si hva jeg føler.

**Vidar Kleppe (Frp):** Du tør altså ikke si det du mener?

**Åsmund Rabbe:** Nei.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg takker for svaret.

**Møtelederen:** Vi går da til neste hovedspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sendte dette brevet, datert den 15. april 1988, direkte til samferdselskomiteen. Var det begynnelsen på vanskelighetene med ledelsen i Meteorologisk institutt?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det var ikke begynnelsen. Det hadde vært siden den høringen i samferdselskomiteen. Det virket jo veldig negativt i forholdet mellom oss.

**Carl I. Hagen (Frp):** Fikk du inntrykk av at en av årsakene til at du ikke lenger ble ansett som å være til å stole på i disse sakene, var at du gav for gode resultater for Hurum?

**Åsmund Rabbe:** Nei, jeg vet ikke. Jeg fikk aldri noen forklaring fra direktøren på det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Til denne pressekonferansen som William Engseth holdt den 29. september 1989: Dette med den dårlige værmessige tilgjengeligheten for Hurum, vet du hvor det kom fra dette at det skulle være en tilgjengelighet på bare 79 pst.?

**Åsmund Rabbe:** Nei, jeg vet ikke. Men det var det som ble lagt frem på pressekonferansen. Jeg kan ikke svare på det. Kanskje min bisitter kan svare på det?

**Sven Erik Hallgren:** Hafnor-gruppen hadde jo disse tallene i sin rapport, så det var derfra de kom. Det som vi forundrer oss over, er hvilket grunnlag de hadde for å legge fram disse dårlige tallene, for det finnes ikke noen slik tilgjengelighet noen steder i verden, meg bekjent.

**Carl I. Hagen (Frp):** Til Rabbe først: Er det riktig å antyde at du har fulgt med i denne saken senere også, etter at du sluttet?

**Åsmund Rabbe:** Ja. Jeg fikk jobb hos Norwegian Contractors etter at jeg hadde sluttet på Meteorologisk institutt i 1989. Der jobbet jeg i et år med Hurum-prosjektet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men du har fulgt med i diskusjonen om ingeniør Wiborg, Hafnor-gruppen, striden om måleinstrumentene og påstandene om alt dette. Hva er din hovedvurdering i dag? Kunne det ha vært bygd en akseptabel og god hovedflyplass på Hurum?

**Åsmund Rabbe:** Jeg mener Norge gikk glipp av et veldig godt prosjekt da Hurum ble skrinlagt, fordi det var så mange muligheter på Hurum. Dette med tåke betyr ikke så mye når en får en skikkelig instrumentering.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så at Hurum ble skrinlagt på grunn av værforholdene, er det noe du ser som et påskudd og en unnskyldning mer enn som en realitet?

**Åsmund Rabbe:** Ja, det er opplagt. Men det jeg skulle si, var at dette med glatte rullebaner er et viktig poeng som kanskje spesielt gjelder Gardermoen, mens en på Hurum kunne ha brukt store ressurser med sjøvann fra Oslofjorden som holder 9° midt på vinteren når en kommer ned på 25 m dybde; så kunne en ha lagt varmpumpe – det kommer Johan Kjærstad opp med når han kommer tilbake – og varmet opp hele rullebanen med sjøvann fra Oslofjorden, så hadde en spart all kjemikaliebruken.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil spørre deg, med din bakgrunn som flymeteorolog og sjef for flymeteorologtjenesten på Meteorologisk institutt fra 1980 til 1989: Er det da din oppfatning at Stortinget ble ført bak lyset da Stortinget fattet vedtak om å skrinlegge Hurum på grunn av værforholdene der? Det var begrunnelsen som Stortinget ble presentert for – ingen andre ting enn værforholdene gjorde at det ikke var mulig å bygge flyplass der.

**Åsmund Rabbe:** Ja, jeg mener at det er blitt lurt på en måte.

**Carl I. Hagen (Frp):** La meg så gå inn på disse instrumentene som ingeniør Wiborg – som er gått bort på en tragisk måte – lenge hevdet lenge gav feilaktige måleresultater der de var satt ut på Hurum. Har du gått gjennom noe av det materialet han laget?

**Åsmund Rabbe:** Ja, jeg har sett Wiborgs rapport. Men jeg vil ikke vurdere den, bortsett fra at han sikkert har rett i mange ting han sier.

**Carl I. Hagen (Frp):** Forbauser det deg når det også nå er fremkommet opplysninger om at professor Rolf Brahde, professor i astronomi ved Institutt for teoretisk astrofysikk, ble kontaktet av Wiborg og skulle gi bistand med forståelsen av instrumenter – det er noe tilsvarende å se inn i solen og se inn i tåken, har jeg fått forståelsen av – at Wiborg og denne professoren ble nektet enhver undersøkelse av instrumentene som Meteorologisk Institutt hadde brukt, og de ble også nektet en beskrivelse av instrumentene slik at professoren kunne foreta et verifiseringsarbeid? Forbauser det deg at de verken fikk gå inn i instrumentene eller fikk en beskrivelse?

**Åsmund Rabbe:** Jo, det forbauser meg, det – det gjør det.

Men det som jeg hadde mest innvendinger mot ved målingene på Hurum, var at de var plassert for høyt og på det mest utsatte sted på Hurum.

Jeg vet ikke om Hallgren kan lese opp dette, han er flinkere til å lese svensk enn meg.

**Sven Erik Hallgren:** Det står i en svensk rapport fra Svedavia:

«Valet av Stickvannskollen verkar å ha skett med målsetning att erhålla data från den för området mest utsatte platsen vad gäller dåligt väder ...»

Og hvis jeg kunne få lov til å tilføye: De målingene fulgte jeg også med på ganske nøye. Og det var ikke en gang i nærheten av ICAOs anbefalinger i Doc 9328 det som Meteorologisk institutt gjorde når det gjaldt målinger på Hurum. Når man skal måle så lave siktmålinger som vi snakker om, ved tåke, så skal baselinjen være annerledes – altså avstanden mellom mottaker og sender av den lysstrålen som går mellom disse to, og i tillegg til det skal det helst være tre transmisometere. Ingen av disse tingene har blitt oppfylt, slik at hoveddelen av Meteorologisk institutts vurdering av været på Hurumlandet, den dominerende delen, er statistikk – kun én værobservasjon. Og det er for dårlig sett fra et flyoperativt synspunkt. Siden Holten spurte til å begynne med om vi kunne gi noen karakter av det arbeidet som Meteorologisk institutt har gjort, vil vi i hvert fall fra et flyoperativt synspunkt karakterisere det som «Ikke bestått».

**Carl I. Hagen (Frp):** Får jeg også spørre Hallgren – som så vidt jeg vet, kjenner flymiljøet, i hvert fall fra noe tidligere: Var det en helt klar, gjengs oppfatning blant flygerne, i flymiljøet i Norge, om denne Hurum-saken? Jeg vet det er helt ufaglige observasjoner, men det er jo mange av dem som har fløyet over dette området gjentatte ganger når de skulle lande på Fornebu: Var det noen oppfatning i flygermiljøene om at det var været som var den reelle årsak til å skrinlegge Hurum?

**Sven Erik Hallgren:** Personlig har jeg deltatt i denne diskusjonen lenge, og jeg var også en av dem som var veldig skeptisk til å begynne med når det gjaldt vindforholdene på Hurum, fordi den ligger på en ås, og vi hadde spørsmålsteget ved det. Derfor fikk vi også denne vurderingen på Norges tekniske høgskole, hvor de kjørte vindtunneltester – det var professor Johansen som gjorde det – og vi fikk svar på de spørsmål vi stilte. De gikk ut på at vindforholdene ikke ville være noe problem, og vi fikk også sett hvordan røyken gikk over Hurum når vi kjørte vindtunnel, slik at vi ikke fikk disse siktforholdene som er beskrevet i Meteorologisk institutts klimarapport.

**Carl I. Hagen (Frp):** Nå har jeg et siste spørsmål til begge to – og i hvert fall Hallgren har vært aktiv i debatten i 10-15 år: Hva slags klima var det i flyplassdebatten når det gjaldt myndighetene? Var man interessert i faglige synspunkter i den hensikt å få den beste lokaliseringen av en flyplass ut fra flyoperative forhold, hensynet til passasjerene, økonomiske hensyn og samfunnsforhold, eller var det mer en tendens til at noen hadde bestemt seg, og at flyplassen skulle til Gardermoen, helt uavhengig av alle andre forhold?

**Sven Erik Hallgren:** Hvis jeg kan få svare på det, så har jeg jo deltatt i denne debatten helt siden 1964, og det har vært sagt gjentatte ganger at Gardermoen ikke var tilfredsstillende. Vi har Lundby-rapporten, vi har Tufte-Johnsen-rapporten, og vi har Luftfartsverkets rapport av 1988. Alle sa jo at Gardermoen ikke var god nok, men likevel var det stadig vekk tilbake til Gardermoen. Og det er jo også veldig bemerkelsesverdig – når vi kom til den konklusjonen at Gardermoen skulle vedtas, og kom til denne utredningen om Hobøl – at man ikke gikk tilbake til den rapporten som Sven Erik Lundby i sin tid gjorde. Den var et veldig godt grunnlag for å vurdere Hobøl igjen. Det ble jo helt utelatt. Så for mitt vedkommende og i flymiljøet har vi vel den oppfatningen at dette var en styrt sak mot Gardermoen – samme hva som skjedde.

**Carl I. Hagen (Frp):** Kan jeg få Rabbes svar på det samme spørsmålet?

**Åsmund Rabbe:** Jeg har vel stort sett samme oppfatningen som Sven Erik Hallgren har.

**Møtelederen:** Oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var noe i det svaret du gav Hagen nettopp, fordi da sa du at du trodde at Hurum ble skrinlagt på grunn av værforhold. Og slik som jeg oppfattet det, var det du mot alle andre faglige krefter på Meteorologisk institutt, som på en måte var uenige. I svar til meg sa du at din rapport ikke kom inn på stedsvalg.

**Åsmund Rabbe:** Nei, ikke den første rapporten, overhodet ikke.

**Inger Lise Husøy (A):** Nei. Men samtidig var det den som på en måte skrinla Hurum?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det var ikke den som skrinla Hurum. Hurum ble jo valgt i ...

**Inger Lise Husøy (A):** Nei, ikke den som skrinla Hurum, men altså: Hadde den informasjonen blitt lagt vekt på, så hadde ikke Hurum blitt skrinlagt?

**Åsmund Rabbe:** Ja, hvis den hadde blitt lagt vekt på, så hadde den ikke blitt skrinlagt.

**Møtelederen:** Da går vi videre med hovedspørsmål – Kristin Halvorsen, vær så god!

**Kristin Halvorsen (SV):** Rabbe sa at da William Engseth på den pressekonferansen i 1989, som vel skrinla Hurum og målingene på Hurum, sa at regulariteten på flyplassen ville være 79 pst. – et tall som kom fra Hafnor-rapporten – så ville det vært den dårligste regulariteten på en flyplass noensinne. Det er sånt som meteorologer forstår, er det sånn? Det jeg bare lurer på, er: Hvis dette var en så oppsiktsvekkende lav regularitet at alle som har greie på dette, ville skjønne at det lå altfor lavt, hvorfor var det bare én person i Det norske meteorologiske institutt som reagerte på det?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det kan du si. Jeg kan ikke svare på det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men kan jeg få litt hjelp til å få vurdert hva fagpersoner mener om det som Hafnor-rapporten kom med, nemlig 79 pst. etter klasse II – var det det dere sa?

**Åsmund Rabbe:** Kategori II er altså at du skal ha 350 meter rullebanesikt og 100 fot vertikalsikt. Det er ikke automatisk landing, det er en kombinasjon av automatisk landing og manuell landing de siste 100 fotene. De har sammenliknet med Gøteborg, som bare har kategori II, og de har som sagt 99,7 pst. regularitet. Det er bare 3 timer i året det går under den verdien.

**Kristin Halvorsen (SV):** Betyr det at alle som hadde noe greie på dette, måtte forstå at 79 pst. var et umulig måltall for Hurum?

**Sven Erik Hallgren:** Det jeg vil svare på det spørsmålet, er at etter at William Engseth hadde kommet med sine tall, sendte jeg et brev til samferdselskomiteen hvor jeg gjorde oppmerksom på at den gjennomsnittlige regularitet på norske flyplasser lå på ca. 98 pst. – da var alle flyplasser tatt med. Det var basert på tall jeg fikk fra SAS, Braathens og Widerøe. Det betyr at de tallene som han kom med, som da gjaldt i vintermånedene fra januar til mars – det var kun tre måneder dette gjaldt – var av en slik art at det var ingen i det operative miljøet som hadde noen tro på at dette kunne være tilfellet på en moderne

flyplass. Og det som for oss har vært et tankekors hele tiden, er at man har fokusert på tåke og sikt, men det er kombinasjonen av tåke, sikt og glatte rullebaner som er et operativt problem for flyselskapene. Ising og glatte rullebaner er det største problemet i dag, det er et større problem enn tåke. Og det er ikke riktig som Opseth sa, at dette med glatte rullebaner er et driftsproblem, det er også i høyeste grad et operativt problem.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg forstår ikke helt det. Selv om snittet på norske flyplasser er på 98 pst., er vel ikke det et bevis for at Hurum ikke kunne ligge i nærheten av 79 pst.?

**Sven Erik Hallgren:** Det som gjør dette så komplisert, er jo at hele Det norske meteorologiske institutts vurdering av været på Hurum er basert stort sett – eller for den dominerende delen – på statistikk. Og det er jo været på Tryvasshøgda 1 og 2, Egnerfjell på Kløfta og Rygge som man har laget en statistikk ut av. Vi hadde mangelfulle målinger ute på Hurum, og derfor kunne man ikke få godt nok grunnlag for å vurdere om været var godt nok der ute. Og det som jeg vil si til Meteorologisk institutts forsvar, er – når vil skulle lage flyplass som skulle koste så mye – at man ikke fikk det utstyret som var nødvendig for å gjøre værobservasjonene skikkelig. Det synes jeg er synd.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er jo et synspunkt. Jeg skulle gjerne ha verifisert hvor oppsiktsvekkende resultatet av Hafnor-rapporten var for fagfolk. Jeg klarer ikke å forstå at det er slik at alle meteorologer i hele verden burde falle om i krampelatter når de sier 79 pst.!

**Åsmund Rabbe:** Hafnor-rapporten kom vel senere enn Engseths pressekonferanse. Jeg tror den pressekonferansen kom før Hafnor-rapporten.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men 79 pst. hadde han fra Hafnor-rapporten, ble jeg opplyst her i stad.

**Åsmund Rabbe:** Ja, men jeg tror at Hafnor-rapporten kom senere. Hvem som hadde ansvar for de 79 pst., vet jeg ikke. Men både Luftfartsverket og Meteorologisk institutt var til stede på pressekonferansen. Men det var ingen som fikk lov å stille spørsmål, annet enn journalister.

**Kristin Halvorsen (SV):** Nei, det...

**Sven Erik Hallgren:** For å prøve å opplyse litt om disse 79,3 pst., slik at det kanskje blir litt mer forståelig, er at vi hadde kontakt med The Royal Aeronautical Society. De var også en av konsulentene som Luftfartsverket brukte for å vurdere været på Hurum. En av spesialistene der som hadde fått disse værmålingene som var gjort på Hurum, uttrykker at dette er verdens dårligste vær. Så de internasjonale ekspertene hadde derfor heller ikke noen tiltro til det som du kan si ble gjort av værobservasjoner på Hurum.

**Åsmund Rabbe:** Kan jeg få lov å utdype det litt. Det er en flyplass, eller to flyplasser, på Vestlandet som ligger høyere enn Hurum – Sogndal og Bringedal i Førde. Jeg gikk gjennom alle observasjoner fra Bringedal, som skulle tilsvare at de hadde en regularitet på 95 pst., mens den aktuelle regularitet ligger på 97. Og de ligger altså i 320 meters høyde og på Vestlandet – og, som sagt, været på Østlandet er atskillig bedre enn på Vestlandet. Det er vel noen av dere som kan bekrefte det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kan jeg bare få spørre om en ting til slutt som dreier seg om dette med sammenligninger mellom Hurum og Gardermoen, der Rabbe sa i et tidligere svar at denne problemstillingen med ising og glatte rullebaner var koblet til nyere flytyper. Er det riktig forstått at det ikke hadde så stor vekt i 1988-89 som det faktisk har fått?

**Åsmund Rabbe:** Ja, dette med ising i motorer er noe nytt. FINNAIR har til dels hatt problemer med ising i motorene, mens det i Norge ikke har vært noe særlig problem. Men det er disse nye motorene, disse moderne motorene, som er mest utsatt.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så det er et problem for flytrafikken av seinere dato?

**Åsmund Rabbe:** Ja, det er av senere dato.

Men så er det dette med glatte rullebaner, og det er jo et problem som er større på Gardermoen enn det ville ha vært på Hurum hvis en fikk oppvarmet rullebane.

**Kristin Halvorsen (SV):** Takk.

**Møtelederen:** Da er det oppfølging, først Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Hvis en går inn på Internett, eller ser i de mange publikasjoner som rangerer flyplasser i Europa og også i Norden, viser rapporten at Gardermoen er blant de fire mest pålitelige flyplassene i Europa hvis en ser på tredje og fjerde kvartal i 1999.

**Åsmund Rabbe:** Ja vel.

**Inger Lise Husøy (A):** Så så forferdelig galt kan det vel ikke ha vært? Og spørsmålet mitt er: Mener du da at Hurum ville ha vært på første plass?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det ...

**Inger Lise Husøy (A):** Er det det som er poenget ditt?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det er ikke det. Men fordelene med Hurum hadde vært at en kunne bruke sjøvann til å varme opp rullebanene. Da hadde en ikke problemer med å bruke masse kjemikalier, og dessuten ville en ha hatt tørre baner hele året og ikke hatt de problemene som Gardermoen har, med kjøring utfor banen og sånne ting.

Et tillegg er at på Gardermoen har de ikke lov til å bruke kjemikalier på taksebanene. Det er spesielt når en takser på banene at en får ising i motorene – når en bruker sterkere motorkraft, løsner isen. For å unngå dette med ising i motorene skal flyene bruke motorkraft hvert tiende minutt for å løsne isen når de takser på banen, men det kan de ikke, for da kjører de utfor taksebanene – for de er altfor glatte.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe – til oppfølging.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, når jeg hører på dere to, blir jeg jo mer styrket i den troen som jeg har hatt lenge, at dette var styrt fra mange parter som var interessert i å få det resultatet de har fått. Er det en korrekt observasjon fra min side når jeg tolker dere litt fritt som at dere oppfatter dette som har skjedd – med værrapporter og de ulike aktørene som har vært inne i bildet her og tolkning av det som har kommet fram – omtrent som denne fjernsynsserien «X-Files»?

**Åsmund Rabbe:** Jeg kjenner ikke den fjernsynsserien.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg så sidemannen din nikket!

Men altså «X-Files»: Du tror det ikke før du ser det, og når du ser det, så tror du det heller ikke da! Er det sånn dere oppfatter den prosessen dere har vært gjennom her?

**Møtelederen:** Kanskje vi skal bevege oss fra TV 2 til høringslokalet. Den neste til oppfølging er Carl I. Hagen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men jeg vil gjerne ha et svar, jeg!

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg venter på svaret på spørsmålet til Kleppe først, jeg.

**Svein Erik Hallgren:** Hvis jeg kan få svare litt på det, vil jeg henvise til Flygerforbundet. De har jo nå kommet ut igjen med en såkalt «black star» når det gjelder Gardermoen. Det betyr at den flyplassen er veldig dårlig – det er også et svar til deg, Inger Lise Husøy – på vinterstid. Jeg kan i hvert fall si det sånn at den internasjonale delen av flyverne er veldig skeptisk til Gardermoen på vinterstid, og det er naturlig, fordi vi har hatt altfor mange uhell de to siste vintrene. Og dette kan vi ikke leve med. Gardermoen er en fin og flott flyplass rent arkitektonisk, men flyoperativt er flyplassen i dag umoderne. Ikke har vi et moderne instrumentlandingssystem – det er ennå ikke operativt i kategori III a – og forholdene på rullebanene er altfor dårlige. Så hvordan man skal løse disse problemene – det er da opp til Stortinget å gi de nødvendige tilatelser til å bruke bl.a. kjemikalier. Gardermoen er i dag en «black star»-flyplass internasjonalt sett, og sett fra flyvernes synspunkt.

**Møtelederen:** Ja, jeg går ut fra at om det ikke var svar på spørsmålet, så var du tilfreds med det som ble sagt.

Den neste er da Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Som lederen vet, vil vi vurdere det etter at høringene og en god del annet er ferdig. Da skal vi begynne å nærme oss noen konklusjoner.

Jeg sitter med en gjennomgang av Hafnor-rapporten, og været og sånt har vært oppe, og Hafnor-rapporten har vært nevnt i spørsmålsstillingen. Dr. ingeniør Leif-Runar Forsth har gått gjennom Hafnor-rapporten. Det samme gjorde jo verifikasjonsgruppen. Har særlig Rabbe noen klar karakter til styringsgruppens eller Hafnor-gruppens rapport når det gjelder faglig kvalitet?

**Åsmund Rabbe:** Nei, det som var feilen, var at grunnlaget for Hafnor var disse observasjonene som var gjort på Stikkvannskollen, og de var etter min mening ikke riktige – de var ikke riktig representative for en flyplass på Hurum. Så Hafnor hadde ikke noen muligheter til å gjøre det bedre enn de gjorde, antakelig.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene. – Unnskyld Kari, du hadde et oppfølgingsspørsmål?

**Kari Økland (KrF):** Selv om ikke dere gjerne mener at opplysningene for Hurum var pålitelige – hvis vi likevel går ut fra at de var det, og at betenkelighetene med været på Hurum kunne oppveies med bedre instrumentering, vil jeg spørre: Når fikk man slik instrumentering og slike tekniske løsninger som gjorde at ankepunktene med været ikke lenger var noe problem?

**Svein Erik Hallgren:** ICAO har i sin dokumentasjon allerede i 1976 beskrevet hvilke krav som stilles til et kategori III-forhold, og i England foregikk det kategori III-landinger allerede tidlig på 1980-tallet, fullastet med passasjerer. Så det har vært kjent fra midten av 1970-tallet og hele tiden framover at det var sånne muligheter på en moderne flyplass. I dag er det over 50 flyplasser i Europa som har kategori III-tilgjengelighet.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene.

Jeg har et par korte spørsmål i tilknytning til det som er sagt om Meteorologisk institutt. Spørsmålene går til Åsmund Rabbe: Mener du med det du sier, at Meteorologisk institutt ikke har gitt en faglig god nok vurdering av de ulike værrapportene? Og mener du at Meteorologisk institutt ikke er faglig kvalifisert til å gi disse tilrådingene?

**Åsmund Rabbe:** Jeg har store innvendinger mot den måten instrumentene ble plassert på på Stikkvannskollen. For hvis du skal tenke deg å legge en flyplass i Nordmarka, så setter du opp observasjonene på Holmenkollen eller opp mot Tryvannsåsen. Og det er når det er sønnvind, du får tåke og dårlig sikt på Tryvann. Men når flyplassen ligger i Nordmarka, så lander du inne ved Blankvannsbråten, for du skal lande mot syd, opp mot vinden. Da vil de siktforholdene som ligger på luvsiden av en ås, alltid være dårligere enn det som ligger lenger inne på åsen.

I tillegg hadde de satt opp disse siktmålerne – denne basislinjen som Hallgren har nevnt, pekte mot syd – slik

at enten mottaker eller sender ble utsatt for vær og vind. WMO, eller World Meteorological Organization, har laget en rapport hvor de testet 26 siktmålere i England, og de skriver om Impuls fysisk-måleren at den var «very sensitive to winddriven rain». Det betyr at de får regndråper inn på linsene, og det setter ned sikten. Enten det gjelder været på Hurum eller andre steder, er det slik at setter vi ut en ting om vinteren f.eks. og det kommer underkjølte dråper inn, så fryser det til is, og da vil sikten gå ned. Og hvis du har snø i luften og vind, så tettes det til med snø i siktmåleren.

**Møtelederen:** Jeg forstår det sånn at du er faglig uenig i de vurderinger som klimaavdelingen ved Meteorologisk institutt har gjort, men det jeg spør om, er om du mener at Meteorologisk institutt som institutt ikke er i stand til å gi norske myndigheter et riktig beslutningsgrunnlag når det gjelder værforholdene og klimaet – for det er jo egentlig det du sier?

**Åsmund Rabbe:** For så vidt er det det, ja. Men de var jo ikke kjent med flymeteorologi de som satte opp disse instrumentene, og det var ikke noen av oss. Vi hadde ikke brukt siktmålere i Meteorologisk institutt tidligere.

**Møtelederen:** Jo, men hvis du mener at de ikke var faglig i stand til å gi en slik tilråding, hvem skulle da gi det? Skulle man basere seg på enkeltmennesker? Og hva er det som gjør at din rapport, som tross alt Stortinget har lest, ikke ble tatt til følge – for Stortinget hadde jo den informasjon som dere beskriver her?

**Åsmund Rabbe:** Man skal vel basere det på den offisielle, og ikke på utenforstående sine rapporter.

**Møtelederen:** Stortinget baserer seg på all tilgjengelig informasjon. Så det er jo helt åpenbart at Stortinget her har lagt større vekt på Meteorologisk institutts rapport enn på din.

**Åsmund Rabbe:** Ja, jeg forstår det.

**Møtelederen:** Oppfølging – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er du enig i at det kan være forskjell på hva et institutt sier, om det bare er faglig vurdert, eller om det også har noe med vilje å gjøre? Det kan jo være andre momenter som man av og til vil tillegge vekt. Følte du f.eks. at det bare var faglige vurderinger som lå til grunn da du ble hindret i å fremkomme med dine synspunkter på været på Hurum?

**Åsmund Rabbe:** Jeg fikk aldri noe svar fra direktøren på det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men du følte at det var – la oss si – en holdning om å prøve å påvirke deg til at du ikke skulle fremkomme, at man ikke egentlig hadde den nød-

vendige vilje til at de faglig kvalifiserte synspunktene på været skulle komme frem?

**Åsmund Rabbe:** De ville vel ha enighet i instituttet. De kunne ikke la to forskjellige meninger komme frem, da, det skulle bare være én offisiell mening.

**Møtelederen:** Har jeg forstått det riktig når jeg nå sier at det ikke er flere som har hovedspørsmål? – Da gir jeg ordet til ... hadde du et oppfølgingsspørsmål?

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har egentlig et til Hallgren, hvis du tillater.

**Møtelederen:** Er det et oppfølgingsspørsmål?

**Inger Lise Husøy (A):** Det er oppfølging i forhold til hva han har sagt tidligere.  
– Takk for det.

**Møtelederen:** Du gjør det ikke enkelt for meg!

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg beklager at jeg var litt sent ute.

På et tidligere spørsmål svarte du at flygere generelt – vi satt igjen med det inntrykket – mente at det var for risikabelt operativt, slik Gardermoen ligger der i dag. Men det er jo dramatisk! Hvis det er sant det du sier, risikerer vi jo liv ved å bruke Gardermoen sånn som den ligger der i dag.

**Sven Erik Hallgren:** Jeg viser til det Flygerforbundets formann har sagt, at de har et rapporteringssystem inn mot IFALPA, den internasjonale pilotorganisasjonen, hvor de gir informasjon om tilstanden på de forskjellige flyplasser. Og den verst tenkelige informasjonen som er, er «black star», og det er det de har gitt uttrykk for. Så dette er det Flygerforbundets formann som har uttalt. Det er så alvorlig, bare så dere er klar over det.

**Møtelederen:** Da er det Odd Holten, avslutningsvis.

**Odd Holten (KrF):** Vårt primære behov nå er altså mangelfull informasjon til Stortinget i det øyeblikket vedtaket om Gardermoen ble fattet – det er det som er utgangspunktet vårt. Jeg må gå litt tilbake til deg, Hallgren, når du sier at forholdene på rullebanen er altfor dårlig. Det er en konstatering nå. Men burde ikke den konstateringen også vært til stede i beslutningsøyeblikket, ikke bare da det som gikk på tåke, regn og denne type ting, men også dette som går på isingsforholdet?

**Sven Erik Hallgren:** Som jeg har sagt tidligere, er det et av de spørsmålene vi har stilt oss, fordi det har jo vært to rapporter fra Meteorologisk institutt som har behandlet dette med isingsforhold, som ikke har kommet fram på rett måte. Det setter vi et stort spørsmålstejn ved. Når det gjelder ising og glatte rullebaner, gjorde Rabbe en studie på det, såkalt mikrometeorologi, for

noen år siden, og det han skrev i sin avhandling, er i dag standard i Amerika.

**Odd Holten (KrF):** Så da mener du i klartekst at vi er mangelfullt informert ved starten?

**Sven Erik Hallgren:** Det mener jeg.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Da takker jeg Åsmund Rabbe og Sven Erik Hallgren for deres deltakelse ved denne høringen.

Det blir fem minutters pause mens vi skifter ut dem som skal spørres.

Høringen avbrutt kl. 14.25.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 14.30.

*Høring med Robert Major, tidligere leder for Norsk Hovedflyplass Forum, Johannes Moe og Bjørn Larsen.*

**Møtelederen:** Jeg ønsker velkommen Robert Major, Johannes Moe og Bjørn Larsen.

Dette er en høring basert på Riksrevisjonens rapport om Riksrevisjonens undersøkelser vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet. Det omfatter også beslutningsgrunnlaget for valget å legge hovedflyplassen til Gardermoen, og det er primært i det henseende at dere er invitert til denne høringen.

Komiteen gjør det slik at vi har 10 minutter for hvert komiteemedlem til å stille spørsmål og få svar, og jeg vil derfor be om at svarene blir så presise og kortfattede som mulig, slik at ikke det går på bekostning av spørsmålsstillerens tid.

Major har bedt om å få noen minutter innledningsvis til å si noe som en presentasjon av det han har som oppfatning. Komiteen har bestemt at du får to minutter, så går vi på den vanlige spørreunden. Vær så god.

**Robert Major:** Skal jeg introdusere mine bisittere først? Er de kjent?

**Møtelederen:** De er vel kjent.

**Robert Major:** Ålreit.

Jeg oppfattet at jeg skulle ha et innlegg på ti minutter først, så jeg har laget et manuskript for det. Det har jeg da delt ut, så det har komiteens medlemmer fått. Men jeg har fått beskjed om at det skal være på to minutter, og det bøyer jeg meg selvsagt for.

Årsaken til at Norsk Hovedflyplass Forum så dagens lys, var at en del samfunnsbevisste personer ble urolige og sjokkerte over å observere de helt uakseptable metoder som ble anvendt i flyplassaken for å få Gardermoen valgt. En oversikt over hele denne utvikling er gitt i Forums rap-

port fra oktober 1993, som komiteen har fått. Min tilmålte tid er for knapp til at jeg kan gi eksempler på disse metoder. Jeg vil da innskrenke meg til det følgende.

Etter alt vi har sett, synes det klart at da flyplassaken ble tatt opp igjen i midten av 1980-årene, var det en engere krets av personer i politiske maktposisjoner som ønsket å styrke veksten i det indre østlandsområdet ved å få hovedflyplassen plassert på Gardermoen. Det er jo for så vidt legitimt, men dette distriktpolitiske mål syntes for dem å være så viktig at de satte alle andre viktige nasjonale hensyn i flyplassaken til side.

I de dokumenter som ble lagt fram, ble det ikke foretatt realistiske utredninger med sammenligning av de mest aktuelle alternativer. Alt ble tilrettelagt med det klare mål for øye å få Gardermoen valgt, uavhengig av de argumenter som talte for andre alternativer. For å oppnå dette kviet man seg ikke for å anvende udemokratiske metoder, så som manipuleringer og skjul av opplysninger av vital interesse for Stortingets valg av flyplassalternativ.

Sterke krefter har lenge søkt å legge lokk over de uakseptable sider av hele denne prosessen. Norsk Hovedflyplass Forum har hele tiden sett det slik at det er en viktig nasjonal sak at alle kort kommer på bordet, og at det offentlig blir tatt klar avstand fra de anvendte metoder, slik at disse ikke blir akseptert og får innpass i vår offentlige forvaltning.

Hr. formann, jeg har med vilje brukt sterke ord, dels fordi jeg mener det absolutt er berettiget, og dels fordi jeg håper å få spørsmål fra komiteen som gir meg anledning til å gi utdypende svar.

**Møtelederen:** Da går vi på spørsmålsstillingen, og jeg gir ordet til saksordfører Odd Holten først.

**Odd Holten (KrF):** Jeg takker Major for en kort innledning av et tungt og viktig dokument som dere har utredet. Vi har festet oss ved at det ikke er lettvektene som har vært med i dette stykke arbeid, men dere kommer med veldig klare og til dels bastante uttalelser. Dere sier bl.a. at feilvurdering, fortielse av viktige og utslagsgivende opplysninger, manipulering og voteringsmanøver ledet til at det landet meget uheldig, man fikk en beslutning som førte til at vi fikk en utbygging på Gardermoen.

Mitt spørsmål er: Er det dekning for – mener dere, med den fagbakgrunn dere har – at en kan føre denne tunge argumentasjonen i marken?

**Robert Major:** Ja, det mener vi absolutt. Og vi er beredt til å svare på spørsmål angående dette.

**Odd Holten (KrF):** Ja, da vil jeg be om at en prøver å komme med en klar belysning og gir konkrete opplysninger som f.eks. går på miljø, tekniske løsninger og økonomiske løsninger når det gjelder f.eks. dette med manipulering og fortielse av viktig informasjon. Kan dere gi noen eksempler på dette?

**Robert Major:** Ja, det kan vi. Noe står det om det i det timinuttersinnlegget som dere har fått manuskript til.

Men jeg skal gjenta det så kort jeg kan få det til. Det dreier seg om at vi har påstått at opplysninger om Hobøl bevisst er holdt tilbake, og jeg skal forklare hvorledes det da er skjedd.

Da flyplassaken ble tatt opp igjen i midten av 1980-årene, var de mest aktuelle alternativer Hobøl, Hurum og Gardermoen. Og i de to stortingsmeldinger som ble lagt frem 1987 og 1988, ble bare Hurum, Gardermoen og delt løsning behandlet. Hobøl ble overhodet ikke nevnt. Det henger sammen med at det forelå på den tid to grundige utredninger. Det var utredningen av 1972, som gav grunnlag for valg av Hobøl, og det var Luftfartsverkets utredning av 1986. Ikke i noen av disse ble Gardermoen fremhevet som særlig godt.

**Odd Holten (KrF):** Men det vi har til behandling; Major, er jo St.prp. nr. 90 for 1991-92, som omhandler Gardermoen.

**Robert Major:** Ja, jeg skal gå hurtigere frem.

**Odd Holten (KrF):** Men når det gjelder de dokumenter vi nå har til behandling, kan det brukes så sterke ord som «manipulering» og «fortielse» av viktig informasjon?

**Robert Major:** Ja. For det første når det gjelder akkurat fortielse, har vi jo brevet som ble holdt tilbake, som har vært diskutert veldig lenge. Det regner jeg som en klar fortielse.

**Odd Holten (KrF):** Og manipulering?

**Robert Major:** Det mener jeg ved at man har holdt Hobøl ute fra de to stortingsmeldingene som ble fremlagt i 1987 og 1988 – der Hobøl overhodet ikke er nevnt, til tross for at det var Stortingets valg i 1972.

Og videre: Da Regjeringen i juni 1990 foreslo Hurum skrinlagt, ble det foreslått at de pengene som var bevilget til Hurum, skulle overføres til «videre utredning av hovedflyplass i Oslo-området». Det var et sitat fra Regjeringens forslag.

I Stortinget, hvor Kjell Opseth var sekretær i samferdselskomiteen og ordfører for flyplassaken, ble teksten foreslått endret til «oppdatering/planlegging av Gardermoen som ny hovedflyplass for Oslo-området». Man merker altså her Opseths språkdrakt i dette.

Og på dette tidspunkt forelå Luftfartsverkets brev som ble stanset, og ikke nådde frem til Stortinget. Det er all grunn til å tro at hvis Stortinget var blitt kjent med brevet, ville Stortinget allerede på dette tidspunkt ha bestemt at Hobøl skulle utredes.

**Odd Holten (KrF):** Så dere står altså fast ved at det er uakseptable framgangsmåter som er blitt brukt i denne saken, slik at Stortinget ikke har fått den tilstrekkelige og korrekte informasjon?

**Robert Major:** Ja, vi mener dette er helt uakseptabelt.

**Johannes Moe:** Jeg skal få tilføye noe om akkurat dette. Tidligere statsråd Kjell Opseth sa under høringen den 17. januar at han fikk greie på Luftfartsdirektoratets ønske om å utrede alternativer til Gardermoen rimelig «seint». Jeg vil hevde at han, så vidt jeg kan skjønne, må ha hatt rede på dette senest 2. mai 1991, altså i god tid for at daværende samferdselsminister Opseth kunne ha gått tilbake til Stortinget med saken da han oppdaget at vedtaket av 28. mai 1990 om å utrede *kun* Gardermoen og delt løsning var blitt fattet på sviktende premisser. I stedet for å gå tilbake til Stortinget med informasjon, brukte han systematisk det grunnlaget som lå i stortingsvedtaket av 28. mai 1990. Han refererte sågar seks-sju ganger under høringen den 17. januar i år til dette stortingsvedtaket. Jeg kan også begrunne hvorfor jeg mener han måtte vite om Luftfartsverkets ønske om å utrede alternativer på så vidt ....

**Odd Holten (KrF):** Ja, det vil vi gjerne høre.

**Johannes Moe:** Da vi i Norsk Hovedflyplass Forum under et møte med Opseth og Killi, som Opseth hadde innkalt til, den 17. mars 1992, og vi er Norsk Hovedflyplass Forum, drøftet brevkastet av 15. mars 1989 med Opseth og Killi, sa Killi at det er utenkelig at en embetsmann ville stoppe et slikt brev uten politisk klarering. Og dette har han gjentatt for så vidt flere ganger siden. Hvis vi skal tro Killi på det, må han ha klarert politisk også sitt avslag på Liavaags fornyede anmodning om utredning av alternativer i møte i den interdepartementale planleggingskomiteen den 2. mai 1991.

**Odd Holten (KrF):** Hvilket alternativ snakker du om da?

**Johannes Moe:** Da fornyet Liavaag den anmodning som allerede lå i det brevet som ikke ble sendt, om å få utrede alternativer. Det er interessant, hvis jeg skal tro det, og det tror jeg på dette punktet, at ifølge den siste boken som er kommet ut nå, kom denne anmodningen fra Liavaag den 2. mai 1991, faktisk bare noen få dager etter at man gjennom grunnboring og testflyvning hadde konstatert at vestre alternativ for rullebane nr. 2 på Gardermoen måtte forlates. Så Liavaag hadde all grunn til å si at nå står man overfor et nytt prosjekt på Gardermoen, og likevel fikk man ikke lov til å gå til Stortinget og be om fullmakt til å gå tilbake på dette vedtaket av 28. mai 1990.

**Odd Holten (KrF):** Jeg forstår da at dere har vært til stede under høringene som vi har hatt her, i og med at du nå refererer til høringen med Killi, og da vil jeg også stille et spørsmål, for nå går tiden min ganske fort:

Det ble jo sagt fra Opseths side at han ikke kjente til denne rapporten datert 15. november 1993 fra Norsk Hovedflyplass Forum. Er det en riktig beskrivelse fra deres side?

**Robert Major:** Det kan ikke jeg si. Men det jeg kan si, er at da rapporten var ferdig i oktober 1993, ble det sendt ett eksemplar til Opseth personlig og ett til Sam-

ferdselsdepartementet, foruten til veldig mange andre naturligvis. Da jeg hørte Opseth sa det, sendte jeg ham forleden dag et eksemplar med et brev hvor jeg henviser til hans uttalelse og meddeler at den allerede var sendt, men at det var så lenge siden, så jeg sendte et nytt eksemplar. Kopi av det brevet er overlevert til sekretariatet.

**Odd Holten (KrF):** Så dere var like forundret over den uttalelsen i høringen som kanskje vi var?

**Robert Major:** Ja, men jeg kan jo ikke vite om han har lagt det til side og ikke sett på det. Jeg kan ikke svare ...

**Odd Holten (KrF):** Men du bekrefter at han har fått et eksemplar tilsendt personlig.

**Robert Major:** Ja.

**Møtelederen:** Første oppfølgingsspørsmål er fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** I det som dere mener er en systematisk underslåing av Hobøl, har dere også i brevet pekt på at dette også følges opp i mandatet til Mydske-utvalget, at de ikke skulle gå så langt tilbake. Mener dere at det var en bevisst handling fra Regjeringens side for å unnslå opplysninger? Er det riktig forstått?

**Robert Major:** Du refererer kanskje til – hvis jeg forstår det riktig – at Mydske-utvalget fikk et mandat hvor det ble sagt at de ikke skulle behandle spørsmålet om valg av lokalisering.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, og det oppfattet dere som underslåing av fakta.

**Robert Major:** Jeg kan ikke bevise ....

**Inger Lise Husøy (A):** Men mener du det?

**Robert Major:** ... men min oppfatning var at dette var formulert på den måten fordi man visste at det lå så mange uoppklarte ting forut for dette som hadde med selve beslutningsprosessen å gjøre. Slik oppfattet jeg at det var, men jeg har intet bevis for det, selvfølgelig.

**Johannes Moe:** Kan jeg få tilføye ...

**Møtelederen:** Nei, dette skulle være korte oppfølgingsspørsmål til hovedspørsmålet.

Den neste til oppfølgingsspørsmål er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg går ut fra at jeg kan rette oppfølgingsspørsmål til hvem av de tre jeg selv ønsker.

**Møtelederen:** Selvsagt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da vil jeg gå inn på det som også har vært en av påstandene som har fremkommet,

om manipulering og mangelfull informasjon til Stortinget. Vi forholder oss jo selvsagt først og fremst til statsråder. Men det har også i høringen og tidligere vært snakk om embetsverket. Da vil jeg gjerne spørre embetsmannen, Bjørn Larsen, som selv har en meget lang tid som departementsråd: Fra ditt ståsted, med din bakgrunn, hvordan har denne saken vært når det gjelder å se på embetsverket generelt, i flyplassaken? Har de bare gjort det de skal, nemlig følge politiske, konkrete vedtak? Eller er det tegn som tyder på at enkelte av dem også har vært aktører?

**Bjørn Larsen:** Ja, hvis jeg får snakke fritt, mener jeg at en kar som Killi må ha mistet enhver tillit og reputasjon som offentlig planlegger. Jeg har sittet som sjef for planleggingsavdelingen i Finansdepartementet i ti år og før det i økonomiavdelingen i Finansdepartementet – begge steder sentrale utsiktspunkter for offentlig planlegging av store prosjekter. Jeg må si at jeg aldri har sett maken til denne flyplassprosjekteringen – for å snakke rett ut. Vi ender opp med et stedsvalg som Gardermoen, som ikke har noen fordeler i forhold til Hurum og Hobøl annet enn at den var ferdig utredet. Men alle de kriterier som ble lagt til grunn i den store flyplassutredningen, med Lundby som formann, peker jo bort fra Gardermoen.

**Møtelederen:** Kari Økland – til oppfølgingsspørsmål.

**Kari Økland (KrF):** Den som vil av dere tre, kan svare på dette:

Hvordan opplevde dere at deres engasjement og innspill i denne saken ble mottatt av de ulike aktører?

**Robert Major:** Vi opplevde det som om de følte at vi var farlige. Opseth inviterte oss omgående til det møtet som det ble referert til her. Det måtte jo være for å snakke oss til fornuft. Han oppnådde akkurat det motsatte. Vi skjønnte av det som foregikk, bare enda bedre at her var ikke ting som de skulle være. Det følte vi gjennom hele prosessen. Det var en slags føring i det hele nedover i systemene, og vi følte at vi ikke var særlig velkomne hos alle dem vi kom i kontakt med. Det var litt vanskelig å få den informasjonen som vi mente vi hadde krav på.

**Møtelederen:** Den neste til oppfølging er Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** Jeg må si jeg hoppet litt i stolen da Bjørn Larsen i svar til Hagen karakteriserte Steinar Killi på den måten han gjorde. Det spørsmålet jeg da gjerne vil stille Larsen, er: Har han heller ingen tillit til Mydske-utvalget, som har evaluert Gardermoprojektet som faktisk et av de mest vellykkede prosjektene vi har hatt i Norge i etterkrigstiden, hvor Steinar Killi selvfølgelig også var en sentral aktør?

**Bjørn Larsen:** Når det gjelder planleggingen av selve Gardermoen flyplass og utføringen av den, har jeg ingen-

ting å pukke på. Det synes jeg ble utført på en bra måte. Man kan selvfølgelig sette noen spørsmålstegn ved at det ikke ble tatt høyde for ising og den slags. Men i det store og hele – unntatt Gardermobanen selvfølgelig – er selve flyplassen og byggingen av den helt i orden. Det er ikke det jeg kritiserer.

**Møtelederen:** Kristin Halvorsen – til oppfølgings-spørsmål.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg har bare lyst til å spørre Larsen: Når du sier om Killi at du ikke har sett på maken – hvis jeg skrev riktig – hva er det du ikke har sett på maken?

**Bjørn Larsen:** Det er hele prosessen, hvordan et embetsverk i et nært samarbeid med politiske myndigheter mister enhver integritet og det hele blir en målrettet operasjon frem mot ett flyplassvalg, Gardermoen, og hvor man setter til side, så godt man kan, hele tiden alle argumenter som taler for først Hobøl, og senere Hurum.

**Møtelederen:** Da går vi til hovedspørsmålsrunden igjen, først til Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Hobøl ble borte i vedtak først i 1984, og deretter i 1990, og det var en borgerlig regjering med Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet som foreslo å skrinlegge Hobøl. Dette var altså partiet Høyre med på – det hadde statsministeren i den regjeringen. Så går regjeringen av, og etter en kort stund begynner Høyre å etterlyse Hobøl. Har dere gjort dere noen tanker om at dette kanskje er litt merkelig – en går inn for å skrinlegge Hobøl i regjeringssposisjon, men snur i opposisjon?

**Robert Major:** Ja, vi har ikke vært så veldig interessert i det politiske – vi har vært interessert i det saklige i denne saken, det som faktisk har foregått. Jeg er fullt oppmerksom på at det var en Høyre-regjering som satt da man tilbakeviste Hurum, men det var på grunnlag av ting som hadde skjedd tidligere, og ...

**Inger Lise Husøy (A):** OK, det er greit.

**Robert Major:** Og etter min oppfatning, som vi har hørt tidligere her, tror jeg det var en forhastet, for ikke å si en ubetenkt og kanskje gal beslutning.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men Høyre hadde jo flere muligheter, og bl.a. her i Stortinget fikk jo Høyre med at Hobøl skulle inngå i sammenligningen, det var i Budsjett-innst. S. nr. 14 for 1991-92. Men det var ikke satt av verken tid eller penger til Hobøl i dette, så saklig sett oppfatter jeg det slik at det var et verbalt uttrykk uten oppfølging, altså uten realistisk oppfølging. Har dere merket dere det i prosessen?

**Robert Major:** Det som foregikk, var vel at regjeringen – det var Syse-regjeringen, som også hadde samferd-

selsministeren, naturligvis – fremla et forslag om at man skulle utrede ny hovedflyplass for Oslo-området. Det var dette som i Stortinget ble endret ...

**Inger Lise Husøy (A):** Jo, men mitt poeng er at Stortinget satte ikke av nok tid eller nok penger til å gjøre noe mer med Hobøl.

**Robert Major:** Nei, de besluttet ikke. På det tidspunkt besluttet de ikke at Hobøl skulle utredes. De aksepterte det som Opseth foreslo. Riktignok var det to forslag som gikk mot det, men de ble nedstemt. Det var først utover i 1991, på høsten, da disse fra Østfold beskjefteget seg, da ble det besluttet at Hobøl skulle utredes til en viss grad.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, til en viss grad, og dette presiserte jo Opseth i debatten i Stortinget. Det kan en lese i Stortingstidende.

**Robert Major:** Ja, han tok visse forbehold.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, han gjorde det.

**Robert Major:** Fordi tiden var knapp, men han ventet allikevel i seks uker med å gi skriftlig beskjed til dem som skulle utrede.

**Inger Lise Husøy (A):** Seks uker er jo en dråpe i havet i denne store saken.

**Robert Major:** Og det man ser i St.prp. nr. 90 for 1991-92, er at han gjør det han må gjøre etter det han har lovt Stortinget, Stortinget har bestemt, men han gjør intet mer, det er bare det han formelt må gjøre. Og så gjør han en ting til. Han legger på 1 milliard kr på ...

**Inger Lise Husøy (A):** Men dette spurte ikke jeg om. Du bruker av min tid her, så jeg må dessverre ...

**Robert Major:** Jeg har et poeng der, nemlig.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men det var ikke det jeg spurte etter. Til en av de tingene dere mener er en uakseptabel framgangsmåte: Dere viser til påstand om at Grunnloven ble brutt ved voteringsrekkefølgen, og dere baserer det på en betenkning fra professor Bjørn Stordrange, og poenget er at det skjedde på et galt grunnlag, fordi det skal være 2/3 flertall i Stortinget for å sette forretningsordenen ut av kraft. Arbeiderpartiets forslag ble jo vedtatt med 105 mot 60 stemmer. Men har det slått dere at det er rart at ikke Stortinget selv på en måte har ryddet opp i det hvis det var brudd med Grunnloven? Har dere møtt noen konstitusjonell støtte for denne påstanden?

**Robert Major:** Kan jeg først få lov å korrigere? Jeg tror du snakket litt feil. Du sa at vi hadde sagt at Grunnloven ble brutt. Det har vi aldri sagt, selvfølgelig. Det var Stortingets reglement det var spørsmål om.

**Inger Lise Husøy (A):** Jo, men dere har lagt ved betenkningen fra Stordrange, som viser at også Grunnloven ble brutt. Det er et av poengene hans.

**Robert Major:** Det som foregikk, var jo at presidenten foreslo én voteringsrekkefølge. Ved den voteringsrekkefølgen, hvis den var blitt fulgt, ville først de tre mindre partiers forslag bli borte, og så skulle de stemme over Høyres forslag ...

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, jeg kjenner til det.

**Robert Major:** ... om utredning av Hobøl, og den ville da sannsynligvis bli godkjent.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men mitt poeng er at dere kommer med en påstand i dette, men stusser en over at det ikke har vært mer diskutert blant de stortingsrepresentantene som var med på det?

**Robert Major:** Påstanden gjelder bestemmelsen i Stortingets reglement § 64, og den kan jeg for så vidt ...

**Inger Lise Husøy (A):** Nei, det behøver du ikke – den har vi tilgjengelig alle sammen.

**Robert Major:** Jeg har den her. Det var mange som mente at det er ganske klart at Stortinget kan endre sitt reglement, men når de først har et reglement, må de følge det, og etter det reglementet ble det krevd 2/3 flertall når det ble fremmet forslag om å endre en voteringsrekkefølge som var foreslått av stortingspresidenten. Det var tilfellet her, og det ble stemt, men det ble ikke 2/3 flertall.

**Inger Lise Husøy (A):** Så har jeg et annet spørsmål ...

**Møtelederen:** Kan jeg bare få si, hvis vi er ferdig med dette: Det er ingen grunn for komiteen under denne høringen å diskutere eller polemisere når det gjelder hva som er Stortingets reglement og forretningsorden. Stortinget har fattet sine lovlige vedtak.

**Robert Major:** Jeg bare svarte på spørsmålet.

**Inger Lise Husøy (A):** Det siste spørsmålet: Jeg skjønner fra all den dokumentasjonen dere har, at det er nedlagt veldig mye arbeid i forumet, og selv om dere kanskje er mange pensjonister, må det jo ha vært en finansieringskilde. Så spørsmålet mitt er: Hvem er det som finansierer kontor, telefon, opptrykking, reisevirksomhet osv?

**Robert Major:** Det ble delvis finansiert ved en medlemsavgift. De som var med – det var ikke så forferdelig mange ...

**Inger Lise Husøy (A):** Bare av enkeltpersoner?

**Robert Major:** ... noe over 100. Og dels søkte vi bedrifter om tilskudd. Jeg tror vi hadde et samlet budsjett på 150 000 kr. Det var det hele. Men det var gratisarbeid av de forskjellige som følte at her var det noe som gikk galt.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg skjønner. Finnes det en oversikt over hvem som har finansiert?

**Robert Major:** Det var en veldig personlig innsats av en rekke mennesker med integritet. Det var ingen her som hadde noen spesielle interesser, altså pekuniære interesser, i ...

**Inger Lise Husøy (A):** Men kan jeg få en oversikt over hvem som har finansiert virksomheten?

**Robert Major:** Ja, jeg har ikke det nå. Det var ikke mange bedrifter. Jeg fikk dette svaret – noe som jeg syntes var veldig leit å få – at: Ja, vi skulle nok gjerne gi dere disse pengene, men dere skjønner det at vi er så avhengige av staten, så vi beklager, vi kan ikke, men dere har vår vesle støtte. Det møtte jeg ved flere anledninger.

**Bjørn Larsen:** Jeg kan gjerne føye til at vi benyttet oss jo også av utredninger som ble finansiert av Østfold fylkeskommune, og som da kom oss til nytte gratis.

Men for øvrig vil jeg si at det er en litt merkverdig henvendelse, at vi skulle gi fra oss en slags oversikt over hvem som har finansiert. At noe slikt kommer fra Stortinget, forbauser meg sterkt.

**Robert Major:** Ja, men la oss gjøre det da, så det ikke er noe ...

**Johannes Moe:** Jeg vil gjerne tilføye at det henvises til at vi var pensjonister, og det er riktig. Og det var et tankekors, i hvert fall for meg, for vi ble kalt nestorer og litt av hvert slikt, og det var greit, men det gjorde meg betenkt at mens vi holdt på med dette, fikk vi mange ganger tilskyndelser fra aktive mennesker i yrkeslivet om at: Dette må dere gjøre! Dette er fint! Stå på! Men hver gang vi spurte dem: Kan ikke dere være med og slutte opp i rekene? – så ble de unnvikende. Og det synes jeg er litt farlig, hvis det skulle antyde at man var litt ... Vel, hvis man kan være litt velvillig, så kan man si at de følte vel at de hadde en viss gevinst og en viss goodwill hos politiske myndigheter, og det var vel viktig å bruke denne goodwillen på de for dem viktigste spørsmålene, og ikke på denne saken, som tross alt var mer allmennsamfunnsnyttig. Men det er betenkelig hvis det er slik i samfunnet, at det bare er «oss gamlingene» som tør å stå opp og si fra.

**Robert Major:** Kan jeg få tilføye: Jeg fikk også høre det at: Dere er jo så gamle! Det stod jo til og med i avisen. Til det svarte jeg: Det er riktig. Når man blir eldre, mister man i stor grad dynamikk, men vurderingsevnen, den pleier tvert imot å utvikle seg til det bedre med alderen.

**Inger Lise Husøy (A):** Beklager. Dere har totalt misforstått det at jeg sa at dere var pensjonister. Det gikk på at dere kanskje hadde tid til å jobbe ideelt og frivillig med dette. Det hadde ingenting med vurderingsevnen å gjøre. Overhodet ikke.

**Møtelederen:** Skal vi prøve å komme oss noe tilbake til realitetene for høringene. Det er nemlig slik at vi nå altså har hatt to hovedspørsmål, og vi har brukt opp den tiden som komiteen har satt av til denne høringsrunden. Det betyr ikke at jeg avslutter denne høringen nå, men jeg gjør da både spørre og de som blir utspurt, oppmerksom på at tiden flyr veldig fort.

Neste hovedutspørter er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk skal du ha, leder.

Det ble sagt at noen hadde bestemt seg på 1980-tallet, da saken kom opp igjen. Det har vel også vært hevdet at noen bestemte seg før det, for skrinleggingen av Hobøl skjedde vel også på et eller annet merkverdig grunnlag første gangen, ved at prognosen for antall flyplasspassasjerer plutselig gikk ned, slik at det ikke var behov for noen flyplass. Og så fort Hobøl var stoppet, kom man i gang med nye prognoser. Hvilken vurdering har dere av det? Jeg vil gjerne høre hva Johannes Moe sier om dette.

**Johannes Moe:** I mai 1989 påtok jeg meg å lede juryen for den store konkurransen om utformingen av Hurum. Tidligere samme vår hadde Ola J. Aanstad tiltrådt som prosjektdirektør. Jeg vil kort komme med tre observasjoner i denne forbindelse. For det første: Aanstad forteller meg at kort tid etter at han tiltrådte, fikk han, selvfølgelig, møte daværende luftfartsdirektør Erik Willoch, og da uttalte Willoch: «Det blir nok ikke noe Hurum.» Det var det budskapet den kommende prosjektdirektøren fikk da han skulle ta fatt på å bygge ut Hurum.

Aanstad forteller også at luftfartsdirektør Liavaag, som da i mellomtiden var tiltrådt, organiserte værmålingene direkte under seg selv, og han påla alle medarbeiderne komplett taushetsplikt om målingene. Jeg er teknolog. Og jeg undres på hva det kan være som er årsaken til at en offentlig institusjon, uten noen som helst kommersielle ambisjoner på egne vegne, skulle holde hemmelig resultatene om fysikalske verdier i våre omgivelser. Det var et stort spørsmål. Det var punkt to.

Punkt tre: Da kommer vi tilbake til noe som vi var inne på tidligere. Det var spørsmålet om hvorfor den negative meldingen om Hurum måtte komme allerede 29. september i 1989, mens målingene var kommet så kort, og bare 14 dager før denne store gruppen – 33 norske konsortier av arkitekter og ingeniører var i sluttinnspurten for konkurransen om Hurum-utformingen, en massiv innsats, den største konkurransen hittil i norsk historie, så vidt jeg vet. Hvorfor måtte en komme da med dette negative budskapet? Det spørsmålet som da reiser seg, og da går jeg litt tilbake til Inger Lise Husøy, er dette: Hadde det sammenheng med det forestående regjeringsskiftet? Var det mulig å få tatt livet av Hurum før regjeringsskiftet? Det var jo den nye regjeringen Syse som fikk oppføl-

gingen av det, men i realiteten betraktet jo alle Hurum som ute av bildet med det budskapet som kom da.

Til slutt: Aanstad forteller at Steinar Killi under et møte i Samferdselsdepartementet i disse dagene uttalte: «Strategien er potte tett.»

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk skal du ha.

Så vil jeg gjerne gå over til tidligere departementsråd Bjørn Larsen. Du sa at du hadde hatt to forskjellige høye stillinger i Finansdepartementet i ti år og senere, jeg husker ikke hvor lenge, vært departementsråd i Administrasjonsdepartementet eller Forbruker- og administrasjonsdepartementet – de skifter jo litt navn disse departementene. I din karriere, har dette forholdet som statsrådene har overfor Stortinget som gjelder opplysningsplikten, stått sentralt?

**Bjørn Larsen:** Det må jeg jo si at det alltid har, fordi det vil ha konsekvenser for en statsråd hvis den ikke følges. Det legger et stort ansvar på embetsverket for ikke å bringe sin statsråd i vanskeligheter på noen som helst måte. Det står alltid sentralt i ethvert departement.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det sentrale i opplysningsplikten, slik jeg har forstått både ansvarlighetslovens bestemmelser og de mer etter hvert utviklede parlamentariske spilleregler, er at i enhver sak skal Stortinget ha både fordeler og ulemper på bordet. Det skal altså ikke styre informasjonen til Stortinget og bare ta informasjon og synspunkter som taler for den til enhver tid sittende regjeringens konklusjon, men man skal også ta det som er den andre veien. Er det riktig forstått av meg?

**Bjørn Larsen:** Ja, du vet jo mye mer om dette enn meg og har tenkt mer igjennom det, men jeg oppfatter det på samme måten. Og jeg vil føye til at Stortinget har ikke noe eget utredningsorgan, heller ikke komiteene. Partiene har heller ikke det, annet enn i liten målestokk, og det samme gjelder offentligheten, altså massemedia og velgerne. Alle disse grupper må stole på at regjeringen og departementene utreder på vegne av alle de som er interessenter i en avgjørelse. Det legger selvfølgelig et stort ansvar på regjering og departementer for å utrede sakene på en ærlig og skikkelig måte. Jeg mener det er noe vi har for øye til enhver tid i et departementet. Nå har jeg riktignok vært pensjonist i sju år, men jeg husker så pass.

**Carl I. Hagen (Frp):** Stiller du deg bak de påstander som Robert Major kom med i sin innledning i den foreliggende saken?

**Bjørn Larsen:** Ja, fullt ut. Vi har arbeidet sammen om å legge frem denne rapporten, og alle har vært med på det. Det er en omforent fremstilling.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det ligger i realiteten i de ut-sagn klare – ikke beskyldninger, det er ikke det riktige ordet, men – påstander om at i den foreliggende sak er det satt spørsmålsteget ved om det er på det rene at be-

stemmelsene i ansvarlighetsloven på en måte har vært fulgt, og det er vel også fremsatt påstander som i sin ytterste konsekvens setter spørsmålsteget ved om det er brudd på embetsmannslovgivningen begått av noen her.

**Bjørn Larsen:** Da vi laget denne rapporten, var ikke det i våre tanker, i hvert fall ikke ansvarlighetsloven osv., fordi det ligger utenfor vårt område. Men jeg er nokså sikker på at slik som denne saken har utviklet seg, og bare i løpet av de siste ukene er det kommet to bøker, i tillegg til at Moe har ofret et helt kapittel i sin memoarbok om den samme saken, har det hele ført til en nedgang i respekt for departementer og Stortinget også, for den saks skyld, gjennom de beslutninger som er fattet. Så vi har en følelse av – Major har allerede skrevet en kronikk om det – at dette må lede til et eller annet. Hvis ikke det fører til konkrete konsekvenser for dem som har vært implisert i dette, vil vi jo – ja, jeg synes det ville bli en veldig vanskelig situasjon. Men jeg er ikke den rette til å vurdere dette. Dette må jo komiteen selv og Stortingets organer være de rette til å ta standpunkt til.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg spør delvis fordi dere har sagt at dette er relativt dramatisk, det som her er kommet fram av påstander. Det ble også sagt fra andre. Jeg vil spørre Johannes Moe som samfunnsborger, for det er som det dere har engasjert dere, det er ikke i egenskap av å ha innehatt stillinger tidligere, men som samfunnsborger: Vil det ikke være heldig for samfunnsutviklingen om denne saken slutter med at vi avgir en innstilling om at her har ikke alt sammen vært bra, og så har vi en debatt i Stortinget, og så er det slutt? Mener du som samfunnsborger og også med din bakgrunn i viktige stillinger at noe må komme ut av det?

**Johannes Moe:** Jeg har flere ganger gjennomført granskinger. Jeg synes at kontrollkomiteens høringer, hvis jeg får gi min lille vurdering av dem, har brakt frem i dagen mye verdifullt materiale, men jeg synes også at høringene klart demonstrerer at man ikke kommer til bunns i disse veldig kompliserte saksforholdene gjennom høringer. Jeg vil si, men dette får kontrollkomiteen og Stortinget vurdere, at det må være veldig utilfredstillende å gå tilbake til Stortinget med en rapport som fremdeles gir de fleste følelsen av ikke å være kommet til bunns. Jeg synes at det helt klart ligger til rette for at det bør være en uavhengig granskingskommisjon som får alle relevante fakta på bordet. Jeg har skrevet ned et lite sitat fra en artikkel som professor Thomas Wyller skrev i Stavanger Aftenblad den 26. november 1999:

«'Factfinding' krever spesialkompetanse; den finnes hos forskere og etterforskere, historikere og granskere, iblant hos mediafolk. Den krever tid, ro, avskjerming fra innkikk.»

Slik føler jeg det også er nødvendig å arbeide for å komme til bunns i denne saken.

**Møtelederen:** Gunnar Skaug – vær så god, til oppfølging.

**Gunnar Skaug (A):** Wyller, som Johannes Moe refererer til, hadde også med en setning etter det om at tingmenn egner seg ikke til slikt arbeid. Er virkelig Johannes Moe enig i en slik påstand?

**Johannes Moe:** Jeg tok ikke med den setningen, for tingmenn kan sikkert være utmerkede til å gjøre den jobben. Men det han mente, var vel at tingmenn i deres rolle som tingmenn har vel andre ting å gjøre enn å utføre en sånn gransking.

**Møtelederen:** Vi går da over til neste hovedspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg har et spørsmål til Bjørn Larsen. Det er jo ganske grove beskyldninger mot Steinar Killi som du kommer med her, når man sier at et embetsverk mangler integritet, setter til side opplysninger. Jeg vil gjerne gi deg sjansen til å dokumentere det, til å være veldig konkret på hva som er slett embetsførsel i det du har sett fra Samferdselsdepartementet under denne perioden.

**Bjørn Larsen:** Jeg synes f.eks. at når Killi aktivt deltar i et partiutvalg om denne saken og aktivt går ut og tar standpunkt, er det egnet til å svekke hans tillit som den som skal lede en saklig og nøytral utredning i et departement. Men enda mer synes jeg at når man følger saken skritt for skritt, så har jo det etter hvert fått en slik utvikling at hvis jeg som embetsmann skulle vært satt til å lede noe sånt, ville jeg kommet til et punkt hvor jeg måtte ta dette opp med statsråden og sette min stilling inn på det rett og slett. Hvis jeg ikke kunne følge med på ferden og ville beholde min integritet og reputasjon som fagmann, måtte jeg rett og slett finne meg noe annet å gjøre. Jeg har faktisk vært i den situasjonen og tatt den konsekvensen. Det gjaldt i et forhold til prisreguleringen, hvor det ble fattet vedtak som jeg fant at jeg ikke kunne være med på, ikke av politiske grunner, men av saklige grunner. Jeg tok da det forbeholdet overfor statsråden at hvis jeg skulle fortsette som departementsråd, måtte jeg være fritatt fra å være med og behandle de sakene. En embetsmann har lojalitetsplikt overfor sin statsråd. Men det betyr ikke at han kan begå et hvilket som helst brudd på sin egen faglige samvittighet. Det går en grense der. Jeg mener oppriktig at jeg synes ikke at Killi har tilfredsstilt de kravene man setter.

Jeg må si jeg beklager at dette nå er kommet opp som en persondiskusjon. Jeg skjønner nå i ettertid at jeg burde tatt det helt prinsipielt uten å nevne navn.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er vel mulig at vi kanskje hadde kommet på sporet, tror jeg. (Munterhet)

**Bjørn Larsen:** Men nå er det jo gjort, da.

**Møtelederen:** Før vi går videre, må jeg si at også jeg som leder i komiteen misliker intenst at man skal diskutere noen andres embetsførsel i en åpen komiteehøring. Jeg

kan ikke annet enn be både spørrene og de som blir utspurt, om å prøve å respektere at man forholder seg til saken og ikke beveger seg ut på viddene.

**Bjørn Larsen:** Jeg godtar det uten videre.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jo, jeg bare synes at det ble hengende litt mellom veggene her. Det som Killi har sagt i høringer her, er jo at han hadde ikke noen favoritt når det gjaldt flyplasslokalisering.

**Bjørn Larsen:** Til det vil jeg si at når det gjelder høringer som vi ser på fjernsyn fra den amerikanske kongressen, er det utsagn som blir avgitt under ed, og hvor det kan få ganske alvorlige konsekvenser hvis noen taler usant. Det er ikke slik her.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg tror at vi avslutter der.

**Møtelederen:** Saksordføreren får da ordet til en avsluttende runde.

**Odd Holten (KrF):** Jeg ønsker iallfall at det skal sitte igjen som et klart inntrykk fra meg og sikkert fra mange av oss i komiteen at vi gir honnør til dere som har gjort det stykke jobb som dere har gjort. Og jeg ser ikke på dere som en gruppe med pensjonister. Jeg ser på dere også som fagpersoner som har stor og viktig bakgrunn fra samfunnet bak dere, som dere er villig til å bruke på fritiden. Så jeg ønsker å gi klar beskjed om at jeg gir honnør for jobben.

Når det er sagt, har jeg to spørsmål. Det ene går til Bjørn Larsen først: Er det slik at det etter ditt syn innenfor embetsverket på en måte er slik at sakene drives fram mot et mål sammen med den politiske ledelse i dette som vi nå har til behandling, sammen med f.eks. Opseth? Du har jo nevnt Killi. Selv om komitelederen nå ikke ønsket at det skulle brukes, må vi jo knytte det opp til dette. Er det på en måte en indre dagsorden i departementet som ikke er formelt nedfestet i dokumenter, og som dermed heller ikke kommer til Stortingets kjennskap, som ligger til grunn for de vedtak som ble fattet angående Gardermoen? Vi er jo opptatt av: Har vi fått konkret, tilstrekkelig informasjon for den viktige beslutningen? Mener du å kunne si noe om at her er det den indre dagsordenen som har vært med på å styre informasjonen?

**Bjørn Larsen:** Ja, det er den oppfatningen alle vi i Forum har fått.

**Odd Holten (KrF):** Ja.

Og så bare kort til Major til slutt – du ble avbrutt litt i sted når det gjaldt spørsmål knyttet opp til dette med den ene ekstra milliard: Kan du utdype det? For du ville gjerne komme litt tilbake til det. Kan jeg få litt stoff på det?

**Robert Major:** Da den kom, og vi oppdaget det, undersøkte vi: Hva var årsaken? Jo, årsaken var at det var

kommet en værrapport som tilsa at man måtte dreie rullebanen noe, og det bort fra åsenes retning. Og det ville da koste i masseflytning – det er ikke et nøyaktig tall – ca. 1 milliard kr.

På det tidspunkt må jeg innrømme at vi var litt skeptiske til de værrapportene som var kommet, og derfor ble det, i samråd med Østfold fylkeskommune, som var villig til å betale det, etablert et internasjonalt fagekspertutvalg. Det bestod av to svensker og en finne som alle var meteorologer, og alle hadde arbeidet med vær-situasjonen for flyplasser. Formannen, Sture Wickerts, hadde vært i det svenske flyvåpenet i mange år og var nå professor nede ved Chalmers. De vurderte det – han var her oppe, og var ute på Hobøl og tok det meget grundig – og de sa bare at en slik rapport må dere ikke bry dere om. Ja, de gikk absolutt imot den værrapporten og sa at den medfører ikke riktighet. Vi meddelte dette, og Wickerts hadde, tror jeg, til og med et møte med samferdselskomiteen. Og det ledet ikke til noen endring av den milliarden i Hobøl. Hobøl står fremdeles med ca. 1 milliard mer i kapitalutgifter enn det det burde ha stått i St.prp. nr. 90.

**Møtelederen:** Da takker jeg Robert Major, Johannes Moe og Bjørn Larsen for at de sa seg villig til å komme til denne høringen. Vi tar bare en kort, kort pause, slik at vi får skiftet. Den neste er da Johan Kjærstad. Tusen takk!

Høringen avbrutt kl. 15.24.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 15.28

*Høring med Johan Kjærstad, Per C. Molander Ott og Mikal Aschim*

**Møtelederen:** Jeg skal få ønske Johan Kjærstad, Per C. Molander Ott og Mikal Aschim velkommen til denne høringen.

Som dere sikkert har skjönt, er det en høring om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, herunder også Stortingets beslutningsgrunnlag for å fatte vedtak om hovedflyplassen og om Gardermobanen.

Komiteen gjennomfører høringene med 10 minutter maks, til spørsmål og svar, for hvert enkelt komiteemedlem, med anledning til oppfølgingsspørsmål etterpå. Og jeg ber da de som skal svare, om å holde seg til spørsmålet og gjøre dette så kort og så greit som mulig.

Kjærstad har bedt om å få ordet innledningsvis til kort å gjøre greie for sitt engasjement, og komiteen innvilger det med 2 minutter. Vær så god!

**Johan Kjærstad:** Jeg bør kanskje få lov meget kort å introdusere mine to bisittere, som begge er pensjonerte flykapteiner i SAS.

Mikal Aschim var 35 år i SAS, inkludert 18 år som leder for SAS Flight Academy i Stockholm, ekspert på utvikling av treningsprogram og flysimulatorer, han fløy

DC-10 de siste seks årene. Han var med i planleggingen og åpningen av SAS-rute over Nordpolen, og fløy selv det første flyet i verden over Nordpolen med passasjerer. Han deltok for øvrig i Hurums arkitektkonkurranse i gruppen «Cirkumferens».

Per C. Molander Ott – ca. 26 000 flytimer. Han fløy jumbojet fra første stund da flyet kom til SAS. Han er pioner når det gjelder anvendelse av varmepumpeteknologi for sivile formål, deltok i nordisk oppfinnerkonkurranse i 1983 og fikk diplom for styring av varmepumper. Han har vært styreformann i syv gårdaksjeselskaper, alle disse har i dag varmepumper. Han gav råd til to av de fem finalistene i Hurums arkitektkonkurranse. Vinnergruppen ville også ha ham som ekspert, men det ble det jo ikke noe av, for det var nr. 2 som vant.

Hr. komiteleder – la meg gå rett på sak.

Tåke og for mye sidevind i forhold til tenkt rullebane-retning var hovedargumentene mot Hurum. Hva angår tåken, stod striden bl.a. om hvorvidt det er mulig å lande et fly i en rullebanesikt mindre enn 200 meter. Luftfartsverket bestemte at den værmessige tilgjengelighet stoppet på 200 meter, og tilgjengeligheten ble beregnet ut fra det. Flygerne hevdet at dette var feil. Det var også den gang ikke bare mulig, men fullt forsvarlig å lande i sikt under 200 meter. Trafikkflygere som har utført «autoland» – altså automatiske landinger – i lav sikt, forteller at det er liten praktisk forskjell på 200 meter og 50 meter.

St.meld. nr. 43 for 1987-88 sier følgende:

«Den værmessige tilgjengelighet for Hurum er beregnet med utgangspunkt i ICAOs definisjoner for ulike typer instrumentinnflygninger ...»

Stortinget ble her bevisst feilinformert.

De viktigste deler av ICAOs ILS-definisjoner – ILS – Instrument Landing System – ble ikke tatt i betraktning, nemlig kategori III B, som nettopp handler om siktverdier mellom 200 meter og 50 meter, og kategori III C, som handler om sikt mindre enn 50 meter. Det fremgår for øvrig klart av et notat Luftfartsverket sendte til Samferdselsdepartementet den 6. oktober 1987, at man ikke bare kjente til eksistensen av kategori III B, selvsagt gjorde LV det, men man fastslo også at «Tilfredsstillende regularitet vil en kun få ved kategori III-B innflygninger».

Da Hafnor-gruppen ble etablert, dro den med seg de føringer som var lagt – kategori III B og III C var begge utelatt. Tåken på Hurum var i virkeligheten ingen hindring for en hovedflyplass der. I dag er over 50 flyplasser i Europa sertifisert for kategori III B-landinger. Mange av dem er også utstyrt og godkjent for kategori III C-landinger.

Når det gjelder sidevindsproblematikken, står det i St.meld. nr. 43:

«Er vindstyrken så stor at sidevindskomponenten vinkelrett på rullebanen er over 10 knop vil kat. II- og kat. IIIA-operasjoner etter de fleste flyselskapers operative bestemmelser ikke kunne gjennomføres selv om flyene skulle være utstyrt med de nødvendige instrumenter.»

I meldingens henvisning til de fleste flyselskapers operative bestemmelser om maksimum 10 knop side-

vindskomponent har vi nok et eksempel på desinformasjon til Stortinget. Vi behøver ikke gå lenger enn til Braathens SAFE, som i 1984 tok i bruk Boeing 767 med en maks godkjent sidevindkomponent på 25 knop. Braathens begynte med 15 knop. Braathens flyflåte har lenge bestått av Boeing 737. Maks sidevindkomponent for automatiske landinger var 20 knop allerede i 1980-årene. Vår påstand er derfor at samferdselsmyndighetenes 10 knop-begrensning for sidevind ikke var holdbar som argument mot Hurum.

Det er som kjent store problemer med ising på Gardermoen. Dette ville aldri ha skjedd på Hurum. Jeg vil derfor til slutt spesielt nevne den muligheten som forelå for bruk av varmpumpeteknologi. På Gardermoen vil varmpumpeteknologi bli meningsløst dyrt. På Hurum, med sjøen rundt halvøya og med stabil temperatur på 9 grader i gunstig dybde i Oslofjorden, gikk vi glipp av en enestående mulighet til å holde rulle- og taxebaner fri for is året rundt. Vi fastholder derfor vår overbevisning om at Hurum var et særdeles godt stedsvalg for en hovedflyplass. Hvem er vi? Vi er den samlede norske flygerstand. Takk.

**Møtelederen:** Det var fem minutter.

**Johan Kjærstad:** Beklager.

**Møtelederen:** Da gir jeg ordet til Odd Holten, som er saksordfører.

**Odd Holten (KrF):** Det var jo en klar melding til slutt om at dere representerer en samlet norsk flygerstand. Det er jo en tung gruppe med mye fagkompetanse. Nå er det også lagt igjen et manus her som jeg dessverre ikke har rukket å lese annet enn bare bruddstykker av mens orienteringen gikk. Men det som er bakgrunnen for denne høringen, er om Stortinget i forbindelse med vedtakene knyttet opp til Gardermoen har fått fullstendig informasjon. Og det er det vi nå er opptatt av å prøve å bore lite grann i. Nå har vi hatt mange høringer, og senest i forbindelse med Rabbe var dette med flysikkerheten på Gardermoen sterkt inne.

Jeg kunne tenke meg å starte med å spørre: Hvordan opplever dere som aktive – kanskje ikke aktive nå, men dere har jo lang flytid bak dere – det miljøet og den situasjonen som er på Gardermoen? Er det noe i den kritikken som er kommet frem, at dette er en usikker hovedflyplass å tilby både norske og internasjonale flygere å lande på?

**Johan Kjærstad:** Mitt svar er absolutt ja. Det har Norsk Flygerforbund sagt klart og tydelig, at de vil fastholde i et møte som IFALPA skal ha i Tokyo til våren – den såkalte «black star»-saken – at det er for mye ising. Man har miljøproblem på Gardermoen, man kan ikke bruke kjemikalier som man vil, fordi det ligger et grunnvannsreservoar der. Og der står man altså.

**Odd Holten (KrF):** På hvilket nivå og på hvilken måte var dere som flygere med da selve prosjektet Gardermoen skulle utredes?

**Per C. Molander Ott:** Jeg var med i to komiteer som var med i denne konkurransen. Ingen av dem vant, men det var altså Kværner-gruppen, og så var det Arkitektene Dahl. Etter at dette bergensarkitektfirmaet var der, som vant konkurransen, fikk jeg en henvendelse om hvor mye jeg skulle ha betalt for at de skulle bruke mine ideer, som gjaldt varmpumper, og som løste det siste gjenværende problemet en har når en flyr flymaskiner, nemlig glatte baner. Og jeg sa jøss, det kan dere bare bruke som dere vil.

Så jeg hadde tre kontaktflater i det sentrale arbeidet for å gjøre Hurum til verdens beste flyplass. Det hadde det blitt.

**Odd Holten (KrF):** Mener du med andre ord å si det slik at denne utredningen av hovedflyplassen på Gardermoen ikke tok hensyn til ny teknologi da planene ble lagt?

**Per C. Molander Ott:** Varmepumper er ikke ny teknologi. Det var kjent for 200 år siden.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men nå har vi vel ikke brukt så mye av det ved flyplasser i Norge, har vi det?

**Per C. Molander Ott:** Varmepumper ble aktuelt økonomisk i forbindelse med energikrisen i 1973, og jeg installerte selv første gang varmpumper i 1983.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men er det brukt ved flyplasser? Kan vi derfor si ...

**Per C. Molander Ott:** Det er brukt til gateoppvarming.

**Odd Holten (KrF):** Ja, men kan vi derfor si at det er ny teknologi knyttet til flyplasser?

**Per C. Molander Ott:** Jeg synes det er et litt – unnskyld at jeg sier det – underlig spørsmål. Det løser det siste gjenværende hovedproblem som flyvningen har.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men det jeg prøvde å stille deg spørsmål om, var: Ble dine gode ideer – det er jo det jeg prøver å si – tatt med i vurderingen for denne nye flyplassen som skulle bygges på Gardermoen?

**Per C. Molander Ott:** Nei.

**Odd Holten (KrF):** Nei.

**Per C. Molander Ott:** De greide å manipulere det bort og konsentrere seg om tåka på Hurum.

**Odd Holten (KrF):** Ja, men det var jo det jeg var interessert i å vite.

**Per C. Molander Ott:** Flott.

**Odd Holten (KrF):** Jeg er ikke i kamp med deg og teknologien, jeg.

**Per C. Molander Ott:** Nei.

**Odd Holten (KrF):** Nei.

Hvordan opplevde dere de innspill som dere forsøkte å komme med? Fikk de en positiv mottagelse i de faglige miljø som jobbet med dette prosjektet? Eller ble det satt spørsmålsteget ved det dere kom med?

**Per C. Molander Ott:** Er det til meg?

**Odd Holten (KrF):** Ja, nei, ... Jeg spør jo ...

**Johan Kjærstad:** Ja, du må gjerne fortsette hvis du vil.

**Per C. Molander Ott:** Hvis du med det faglige miljøet mener disse arkitektene, så har jeg svart på det.

**Odd Holten (KrF):** Nei, jeg mener ... Dere er jo blitt presentert som flygere, ikke sant?

**Per C. Molander Ott:** I det faglige miljøet har jeg aldri hørt at noen har stilt i tvil at dette ville løse det siste gjenværende problem. Kan jeg få komme med et innskudd her?

**Odd Holten (KrF):** Nei, det er ikke det jeg spør om.

**Per C. Molander Ott:** Flygermiljøet?

**Odd Holten (KrF):** Jeg spør: Hvordan ble flygerne tatt med på råd – for å si det slik – i forbindelse med bygging av dette nye, store anlegget på Gardermoen?

**Johan Kjærstad:** Flygerne ble ikke tatt med på råd. For eksempel når det gjaldt Hafnor-utvalget, holdt de Norsk Flygerforbund og Norsk Flygelederforening utenom. Hafnor-utvalget var etter min mening i sitt opplegg et bestillingsverk – jeg gjentar: et bestillingsverk – for å bli kvitt Hurum.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men er det ikke ...

**Johan Kjærstad:** Og det kan jeg forklare hvis du vil, men nå har jeg sagt det kort, altså.

**Odd Holten (KrF):** Men er det ikke ganske naturlig at dere, som skal trafikkere, som skal lande oss og ta oss av – jeg ville i alle fall føle meg bekvem ved å vite at her var flygerne inne på et tidlig tidspunkt, med den viten og kunnskap dere har til å operere flyplasser – også var med og fikk en «input» for å utforme det konseptet som denne nye flyplassen var?

**Johan Kjærstad:** Jo, absolutt.

**Odd Holten (KrF):** Og det opplevde dere ikke?

**Johan Kjærstad:** Nei.

**Per C. Molander Ott:** Nei.

**Mikal Aschim:** Nei.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Per C. Molander Ott:** Kan jeg få gi deg et eksempel på ising i en motor? – Det ble sagt her at det er helst med nye motorer. –

Dette er et jagerfly jeg fløy i 1954, der motoren eksploderte (viser en gjenstand).

**Johan Kjærstad:** På Gardermoen.

**Per C. Molander Ott:** På Gardermoen, på grunn av is. Det var ingen som ville høre på det.

**Johan Kjærstad:** Det er sterkt materiale, det der altså.

**Odd Holten (KrF):** Ja, det virker det å være.

**Per C. Molander Ott:** Bare send den rundt, men jeg vil gjerne ha den tilbake.

**Odd Holten (KrF):** Takk, jeg er ferdig.

**Johan Kjærstad:** Hvis jeg får lov, kan jeg hjelpe komiteen med en sak:

Hvor kom Engseths tall, 79,3 pst., fra? Det er ingen som vedkjenner seg det tallet, verken i Luftfartsverket eller ved Meteorologisk institutt. Men i jubileumsboken som kom i forbindelse med åpningen av hovedflyplassen på Gardermoen, skrevet av Dag Bredal, står det følgende på side 26:

«Det som var mest oppsiktsvekkende er kanskje at DNMI i ettertid ikke anser seg ansvarlig for de tilgjengelighetstall ved Hurum som Samferdselsdepartementet la frem. Tvert imot tyder mye på at disse tallene var utarbeidet i departementet på basis av flere kilder.»

I en jubileumsbok synes jeg det var ganske oppsiktsvekkende.

Takk.

**Møtelederen:** Det var Hagen – til oppfølging.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det var til dette med ising.

Sist vinter opplevde vi flypassasjerer at man fra luftfartsmyndighetenes side spilte den store forbauselsesrollen; dette visste vi ikke, og vi kunne ikke vite at det kunne være problem med ising og operative problemer på Gardermoen, og at det må være eksepsjonelle værforhold akkurat i 1998-99.

Det Molander Ott her sier, er jo i realiteten hva jeg også vil spørre Mikal Aschim om, som kanskje også tid-

ligere har vært i nærheten av å lande på Gardermoen – jeg går ut fra at det gjennom en lang karriere ikke har vært til å unngå: Er det slik å forstå at de problemene som for det norske folk dukket opp sist vinter, har dere vært kjent med i 10-20 år, og at hvis man hadde spurt flygere om disse tingene, så ville de ha vært avdekket hele tiden? Kunne jeg bare få Molander Otts og Aschims syn på det?

**Per C. Molander Ott:** Det er kjent stoff at Gardermoen er ekstremt ille utsatt, både når det gjelder «freezing rain» – underkjølt regn – og glatte baner. Helt fra jeg var på 336-skvadronen der oppe, i begynnelsen av 1950-årene – vi kan legge på til, ja, det blir 46 år – har dette vært kjent i miljøet.

**Mikal Aschim:** Det er helt klart at Gardermoen er litt spesiell.

Jeg har jo fløyet ganske lenge. I slutten av 1940-årene, husker jeg, da fløy vi DC-3, og den gangen – det var jo kryssende baner – var snøfonnene 5 meter høye ved selve kryssingen. Og det var fly som kjørte inn i de snøfonnene.

Et annet eksempel: I SAS har vi en veteranklubb, og før, da man holdt på å diskutere, og før avstemningen for Gardermoen egentlig, i 1992, spurte jeg veteranene der i klubben, 50 kapteiner som hadde fløyet minst 30 år hver: Er det noen her som vil ha Gardermoen? Ingen ville ha Gardermoen. Det tror jeg gir et lite synspunkt på hva vi flygerne trodde om Gardermoen.

**Møtelederen:** Kleppe – til oppfølging.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det blir sagt her fra dere at den samlede norske flygerstand var helt imot Gardermoen og syntes den var ubrukelig. Hvorfor gikk Braathens og SAS som flyselskap inn for Gardermoen?

**Johan Kjærstad:** Braathens og SAS gikk ikke inn for Gardermoen. De var overbegeistret over Hurum, og i sin tid også over Hobøl. Men jeg går ut fra at de ble utsatt for et press av departementet, at man ville anse det som gunstig for konsesjoner og samarbeid hvis man gjorde som departementet sa. Det er det som er det faktiske forhold.

**Møtelederen:** Før vi går videre i disse høringene, må jeg si at jeg som leder setter meget liten pris på at det framsettes beskyldninger mot andre som ikke er til stede og i og for seg kan forsvare seg. Det er klart man kan gjøre greie for sine oppfatninger, men jeg syns man skal være forsiktig med å framkaste påstander og beskyldninger mot folk som ikke er til stede, såfremt man ikke der og da kan dokumentere det.

**Johan Kjærstad:** Det var ikke nevnt noe navn.

**Carl I. Hagen (Frp):** Leder, der vil jeg protestere. Dette er nettopp vitsen ved høringene, for første gang å få tingene på bordet, hvor det blir tatt stenografiske refe-

rater, og hvor vi er gitt full anledning til å følge opp med å innkalle andre til å forsvare seg hvis det rettes påstander. Men nå er tidspunktet inne for at vi skal la folk få lov til å snakke, så jeg reserverer meg sterkt mot lederens forsøk på å hindre dem som er her, fra å si det de mener.

**Odd Holten (KrF):** Leder, som saksordfører må jeg også si at det vil bli helt uholdbart hvis ikke vi skal ha muligheten for rett og slett å gå inn i de enkelte saksfelt. Da må vi jo ha alle berørte parter til stede i samme rom på samme tid, og det vil jo bli en meget kaotisk situasjon. Så vi er nødt til å få lov til å stille spørsmål.

**Møtelederen:** Det er ingen tvil om at man kan stille de spørsmålene man ønsker å stille, og man kan svare det man ønsker å svare. Men når referatet kommer, kan dere jo bare se hva Johan Kjærstad faktisk sa, og så kan man vurdere min anmodning i forhold til det. Men dette har ingenting med muligheten til å stille spørsmål eller å gi svar ut fra egne synspunkter å gjøre – overhodet ikke. Men jeg biter meg merke i hva dere sier.

Kari Økland, til oppfølgingsspørsmål.

**Kari Økland (KrF):** Jeg har bare lyst til å få presisert litt om dette med isingsproblemer, som det var sagt aldri ville skje på Hurum på grunn av bl.a. varmpumpe-teknologien. Men når det gjelder ising i motorene, har jeg fått forståelsen av tidligere at det var et nytt fenomen på grunn av nye fly. Men nå får jeg forståelsen av at dette var en ting som man kjente til fra gammelt av, og at problemet med ising i motorene ville vært mindre eller fraværende på Hurum. Er det riktig oppfattet?

**Per C. Molander Ott:** Spørsmålet om ising i motorene er et operativt spørsmål, og det ble stilt til meteorolog Rabbe. Spørsmålet fikk feil adresse, jeg husker ikke hvem som stilte det. Skal man få det rette svar på det spørsmålet, må man gå til operative flygere. Vi kan ha iset ned både en og ti ganger uten at vi har samrådd oss med noen meteorolog. Det Rabbe svarte på, var at Gardermoen er særdeles utsatt, det jeg svarer på vegne av flygerstanden, er: Ja. Jeg hadde fem sekunder på meg før jeg ikke hadde rukket fram som glidefly til Gardermoen i 1954 da den motoren eksploderte midt over Øyeren i 4 000 fot. Det var konstatert bare minutter etterpå at det var ising. Vi hadde tilfeldigvis representanter for Republic, som lagde flymaskinen, og Allison, som lagde motoren, på Gardermoen. De kom opp til flymaskinen nesten før jeg var nede av stigen: Ah, ice! Men det var ingen overraskelse, vi var engstelige for isen. Og når du bare har én motor, og den eksploderer, da kan du ikke akkurat stemple og gå hjem når du sitter i en flymaskin oppe i lufta.

**Møtelederen:** Hovedspørsmål fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg oppfatter at dere stolte mer på avdøde Jan Wiborg enn dere stoler på DNMI og SINTEF. Hvorfor?

**Johan Kjærstad:** Kommer vi nå til Hafnor-rapporten, som jeg har vært inne på tidligere, så er DNMI inne i bildet i aller høyeste grad. DNMI har for det første utarbeidet sine tilgjengelighetstall på feil forutsetninger, de har ikke tatt med kat. III B og kat. III C. Og DNMI – vel, der var Rabbe. Han ble satt til side. Så kom Aune. Det var en fundamental forutsetning, ikke sant, at den som har vært med på å måle, ikke skulle verifisere sine egne målinger. Det ble gjort. Aune var i virkeligheten med på begge deler. Riktignok ble det opprettet en verifiseringsgruppe, og det står også i Hafnor-rapporten, med utenlandske eksperter. Men når det kom til stykket, kunne de resultatene som de kom til, ikke brukes. Vi kan ikke si hvilken tilgjengelighet det vil være på Hurum, det står i oppsummeringen i den store samlerrapporten som Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut hadde ansvaret for. Dermed kom DNMI's mål inn i bildet, og der er det altså et klart brudd på forutsetningen som Stortinget fikk da de opprettet, eller gikk med på Hafnor-utvalget. Det ble opprettet av departementet. Det fikk ikke Stortinget vite. Så der foreligger også et brudd på opplysningsplikten overfor Stortinget, fordi Hafnor-rapporten var det eneste dokument som var med på å få Hurum vraket.

**Inger Lise Husøy (A):** I rapporten deres viser dere til en kritikk fra høyesterettsadvokat Annæus Schjødt angående dette og habiliteten til Bjørn Aune i Hafnor-gruppen, og det står at Stortinget har fattet sin beslutning om å forkaste Hurum-alternativet ut fra en tilrettelegging som var forvaltningsrettslig ugyldig. Og det kan jo folk mene, men mitt spørsmål er om dere kjenner til om det er noen i Stortinget som har forfulgt det, som har fulgt opp påstanden om at det er forvaltningsrettslig ugyldig det som var der. Er det fulgt opp overfor departementet?

**Johan Kjærstad:** Det stod i avisen om dette. Jeg vet ikke om det ble fulgt opp, jeg tror ikke det ble tatt noe hensyn til det i det hele tatt. Også andre jurister har sagt akkurat det samme. Det begynte med generaladvokaten for Forsvaret ....

**Inger Lise Husøy (A):** Men det har ikke vært prøvd i rettsapparatet?

**Johan Kjærstad:** Nei.

**Inger Lise Husøy (A):** Så har jeg et spørsmål: Dere viser til Institutt for Forsvarsopplysning – IFFO. Hva er det for noe?

**Johan Kjærstad:** Det er en frivillig sammenslutning av forsvarsvener som arbeidet for forsvarssaken og forsvarstanken, som ble stiftet i 1984, og som hadde som mandat bl.a. å sørge for at forsvarsevnen i Norge ble opprettholdt. Og ved tapet av Gardermoen mente man at det ville gå ut over forsvarsevnen, hvilket også hver eneste forsvarssjef til og med Rein har sagt – fra og med Zeiner-Gundersen til og med Rein har ønsket å beholde

Gardermoen med alle de etablisementene som var der. Det var Forsvarets arvesølv, de har jo disponert den fra 1740 – ok, det er kanskje ikke noe argument.

I den forbindelse må jeg få lov til å si at når de i St.prp. nr. 90 sier at Forsvaret fant det akseptabelt på grunn av den internasjonale situasjonen å gå med på at en hovedflyplass skulle legges til Gardermoen, er det Forsvarsdepartementet det snakkes om her. Den setningen ble – jeg er klar over at vi har en tidligere forsvarsminister her – ført inn av Forsvarsdepartementet, den ble ikke ført inn av Forsvaret per se. Her var det snakk om noe som het Forsvarets Gardermou-tredning, som var et omfattende verk hvor Luftfartsverket og Hæren, ikke minst, hadde kommet med sine syn....

**Inger Lise Husøy (A):** Men da tror jeg jeg har fått svar på spørsmålet ...

**Johan Kjærstad:** ... og vurdert forsvarsevnen i et langsiktig perspektiv. Den internasjonale situasjonen gjaldt ikke. Opseth brukte dette ...

**Inger Lise Husøy (A):** Nok, nok!

**Johan Kjærstad:** .....ordet «akseptabelt». Opseth brukte det i Stortinget ...

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg er fornøyd med svaret.

**Johan Kjærstad:** ... og dermed ble Forsvaret hengt ut.

**Inger Lise Husøy (A):** Vi er fornøyd med svaret.

Men jeg prøver altså å danne meg et bilde av hvem dere er – det brukes organisatorisk her, som har hatt stor produksjon på ting, så derfor spurte jeg også om hva IFFO er. Og jeg spurte ...

**Johan Kjærstad:** IFO heter det nå.

**Inger Lise Husøy (A):** IFO, ja. Ok. Jeg spurte også de forrige som var inne på høring her, om finansiering. Er dette noe som er basert på medlemsavgift, og bare det?

**Johan Kjærstad:** Ja, men det er noen bedriftsmedlemmer. Jeg tror det bare er en fire-fem stykker, ellers er det medlemsavgifter. De hadde samlet seg opp en del penger, for fra 1984 til 1990 hadde de ikke generalsekretærer eller daglig leder. Da kom det inn en del penger på konto, og to tredjedeler av det ble brukt i denne saken. Så jeg tror det kostet ca. 200 000 kr, alt det som Institutt for Forsvarsopplysning gjorde i den saken. Men de som var med, var med kun på frivillig basis alle sammen.

**Inger Lise Husøy (A):** Da har jeg et siste spørsmål, og det er i forhold til det som blir sagt om «black star», og viser til flygerforeningen – det var vel ikke flygeledderne, men flygerforeningen, ettersom jeg oppfattet.

På bakgrunn av det som er sagt tidligere i høringen, og det dere sier nå, hvis det altså er så dramatisk på Gardermoen, det høres ut som at det er fare for liv, skjønner ikke jeg hvorfor ikke Gardermoen må stoppes på dagen, på timen. Det må jo være livsfarlig å slippe til folk der oppe.

**Per C. Molander Ott:** Den gangen var det fare for liv. Det kan jeg bekrefte, for jeg var i den flymaskinen selv. Den gangen var det is. Det kan jeg bekrefte, for det ble verifisert av flyprodusenten, av motorprodusenten. Det har skjedd 14 ganger på det første operative året på Gardermoen at det har vært motorhavarier – jeg tror det var et sist lørdag. Om du gir det karakteristikken «farlig»: Ja. Frekvensen på Gardermoen har økt. Klimaet, det stiller Vår Herre med. Hadde vi valgt Hurum, kan du nærmest eliminere problemene med ising, du kan definitivt eliminere for første gang på den nordlige halvkule problemet is og glatte baner.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men veldig kort til slutt: Nå ligger Gardermoen der, og du kan ikke rulle den sammen og plassere den verken på Hurum eller i Hobøl. Men hvis det er riktig det dere sier – dere påpeker så stor fare – mener jeg at det er helt uansvarlig å holde den åpen.

**Per C. Molander Ott:** Nettopp!

**Johan Kjørstad:** Plassen vil bli stengt, det har jo ledelsen på Gardermoen sagt i avisene de siste dager og uker. Dersom det inntreffer slike glatte baner som man har der, må de bare stenge flyplassen nå på bakgrunn av de havariene, eller «near misses», som de har hatt. Jeg har vært på Gardermoen i ti år til sammen – jeg er også flyger – over tre perioder, og jeg kan bare bekrefte det de sier her, at der har det vært et isingsproblem i perioder. I realiteten har været vært meget snilt med denne hovedflyplassen som ligger der oppe, de to vintrene, inkludert den vi er inne i, siden den ble åpnet. Tåke har jo nesten ikke eksistert i det hele tatt. Den dagen vi får en uke med tåke og under 100 meters sikt, står plassen også, på grunn av tåke.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kan jeg få stille et oppfølgingsspørsmål?

**Møtelederen:** Ja, vær så god.

**Kristin Halvorsen (SV):** Til dette med at den samlede norske flygerstand er så kritisk til Gardermoen: Var det ikke ett alternativ som flygere og nesten hele luftfartsmiljøet fryktet enda mer, nemlig delt løsning? Er det sånn at dere ville foretrukket delt løsning framfor Gardermoen?

**Johan Kjørstad:** Delt løsning var en dårlig løsning, det er klart. Vi trengte en ny hovedflyplass, så det var ingen flygere som var interessert i delt løsning.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så i valget mellom Gardermoen og delt løsning ville dere også sagt Gardermoen?

**Johan Kjørstad:** Det er et hypotetisk spørsmål, fordi....

**Kristin Halvorsen (SV):** Nei, det var det som var situasjonen.

**Johan Kjørstad:** Ja, men det var jo helt feil. Hobøl var manipulert vekk, og Hurum var også manipulert vekk, etter vår mening.

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, men da SAS og Braathens gikk for Gardermoen, var det Gardermoen og delt løsning som var alternativene – og da ville dere også sagt Gardermoen?

**Johan Kjørstad:** Ja, det kan vi svare på.

**Per C. Molander Ott:** Delt løsning er ikke et operativt spørsmål, det er et økonomisk spørsmål. Det får selskapene svare på når de kommer hit, om de skulle fly på Gardermoen eller Fornebu eller begge deler. Det synes jeg egentlig ikke er et spørsmål som skal stilles til oss. Vi er opptatt av å ha en trygg flyplass, og en god flyplass – både for oss sjøl og for de vi betjener, nemlig passasjerene. Det har vi ikke fått.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til hovedspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil gjerne tilbake til det som jeg tror også dere er opptatt av, og som er helt sentralt, nemlig Stortingets vurderingsgrunnlag og Regjeringens vurderingsgrunnlag og arbeidet med skrinleggingen av Hurum. Hafnor-utvalget var det som overfor Stortinget ble benyttet som det endelige sannhetsbevis på at Hurum ikke var akseptabelt værmessig som hovedflyplasssted. Hvilke kommentarer har dere til Hafnor-utvalgets konklusjoner og rapport?

**Johan Kjørstad:** Etter min mening holder de ikke mål. Jeg kan gi et lite eksempel: I Hafnor-rapporten på side 5 står det operative vurderinger som man har gjort, og de tre forskjellige kategoriene som de har tatt med, nemlig nr. I, II og III. Om kategori III A-operasjoner står det:

«vil for en stor del bli begrenset av siktforhold, 2,9 pst., men også av sidevind, 1,1 pst. Kategori III A-operasjoner vil ikke være mulig derfor i 4 pst. av tiden.»

Men går man til side 7, står det følgende i DNMI's rapport 27/ 89 KLIMA av 14. september 1989, at lave siktværdier forekommer oftest ved sørlig vind og at vindhastigheten fra denne retningen øker med avtagende sikt, dvs. at dette inntreffer samtidig. Det går ikke an å legge sammen disse to tallene og si at tilgjengeligheten for kategori III A er 96 pst., og samtidig si at DNMI's og verifikasjonsgruppens tall er så identiske at vi bruker DNMI's

tall, mens i virkeligheten var tallet for verifikasjonsgruppen som ble unntatt offentligheten, 99 pst. Det henger ikke på greip, mine herrer!

**Carl I. Hagen (Frp):** Så du mener, for å si det i vår terminologi, at når noen sier at Hafnor-utvalgets rapport var beviset for at det ikke kunne bygges flyplass på Hurum, så godtar ikke du det?

**Johan Kjørstad:** Nei!

**Carl I. Hagen (Frp):** Godtok verifikasjonsgruppen, som du nevnte, som den gang ble unntatt offentlighet, den samme konklusjonen, eller sluttet verifikasjonsgruppen, altså en gruppe som skulle bekrefte Hafnor, som skulle være uavhengig av Hafnor, seg til Hafnor-gruppens konklusjoner?

**Johan Kjørstad:** Nei, de har en oppsummering hvor det står følgende:

«Metodene som DNMI har brukt for å vurdere været på Hurum har i utgangspunktet vært tilfredsstillende for det opprinnelige formål. Når det nå kreves å få en avklaring av værforholdene på Hurum før man har tilstrekkelig data-grunnlag fremkommer det en del svakheter med de anvendte metoder. Det er derfor ikke mulig å fastslå nøyaktig hvordan den værvhengige tilgjengelighet vil bli for en fremtidig flyplass på Hurum.»

**Carl I. Hagen (Frp):** Dersom Hafnor-gruppen hadde fått beskjed om også å vurdere tilgjengeligheten ut fra kategori III B, ville da konklusjonen vært annerledes?

**Johan Kjørstad:** Ja, da ville de ha fått en tilfredsstillende – altså oppnådd over 99,5 pst., naturligvis. Men her kommer man inn på andre ting. Her kommer man inn på hvilke fly er det som er utstyrt for å kunne lande, der kommer en inn på lysforhold og en rekke andre ting som jeg ikke klarer å svare på, for jeg får ikke tid, men som det vil være ypperlig å svare på for en granskingskomisjon.

**Carl I. Hagen (Frp):** Akkurat nå er det jeg som bestemmer tiden. Det er mine 10 minutter vi er inne i.

**Johan Kjørstad:** Beklager!

**Carl I. Hagen (Frp):** Dere hadde kontakt og samarbeid med Wiborg. Du som har fulgt denne saken og alt dette i ettertid, tror du fortsatt at Wiborgs anklager om at det var begått feil, har noe for seg?

**Johan Kjørstad:** Det kan nok ha noe for seg, men jeg har ikke kompetanse til å sette meg inn i disse tingene som han drev med. Han var jo en vitenskapsmann. Han var fremragende – bare se på hans curriculum vitae. Og jeg tør ikke si at han hadde rett eller han hadde feil, for det har jeg ikke grunnlag for. Men han visste vel hva han snakket om, tror jeg – men jeg sier «tror».

**Carl I. Hagen (Frp):** Var noen av dere noen gang i direkte kontakt med DNMI – Det norske meteorologiske institutt?

**Per C. Molander Ott:** Jeg ble bedt av Rabbe på 24 timers varsel om å bistå ham i det siste møtet han hadde i Meteorologisk institutt med ca. 30-40 fageksperter, inklusiv alle toppsjefene, og det var jeg alene og Rabbe.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hva skjedde på det møtet, og hva var holdningen til den daværende leder for flymeteorologisk avdeling, Rabbe?

**Per C. Molander Ott:** Det var et tragikomisk møte. De brukte tre kvarter før de oppdaget at der er flykapteinen Molander Ott, og jeg var vel da kjent som småguruen på varmpumper. Men de hadde forberedt dette her med oppvarming av banen i den tro at det skulle vi få bruke for å heve tåka til 500 fot, og det er litt av et stykke. En annen hadde fått i oppgave å finne ut hvor mye energi som gikk med til det. Jeg fikk heldigvis 5 minutter til slutt, og det var nok. Jeg fortalte dem at det var før krigen, i 1930-åra, de hadde restriksjoner på 500 fot når det gjaldt å fly inn til en flyplass.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var din forståelse når dere snakket om alle disse meteorologiske tingene med disse meteorologene, at de hadde mangelfulle kunnskaper om flyforhold på flyplasser?

**Per C. Molander Ott:** Definitivt! Det var én mann der som gav uttrykk for at han hadde greie på flyoperati-ve forhold. Det er spesielt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Fikk dere inntrykk av når du snakket om varmpumper, som var noe som ville kunne få betydning sett fra din side for glatthet og ising og sånt noe i tillegg til tåke, at dette var noe som – fikk dere en mottakelse i retning av at kanskje det kunne være en løsning på det vi tror er problemet, eller var det det stikk motsatte, at de ikke ville høre noe om nye ting som kunne løse problemer på Hurum?

**Per C. Molander Ott:** Vedkommende som hadde det innlegget, hadde åpenbart gått glipp av dette med varmpumper, så han hadde stappet varmekabler – elektriske – inn i runwayen. Og mens han holdt sitt foredrag, gjorde jeg en liten analyse av den varmen han puttete inn i den runwayen, kokte det ned i kokeplatestørrelse så jeg fikk det på en måte som jeg kunne begripe. Og da stilte jeg et spørsmål: Jeg er kommet til at med den energien i runwayen koker asfalten. Jeg har ikke lyst til å lande i kokende asfalt. Så de var helt utenfor – tragikomisk var hele forestillingen. Og det var før. De rettet ingenting på sin rapport før etter...

**Carl I. Hagen (Frp):** La Kjørstad få svare på det, da.

**Johan Kjørstad:** Jeg må få lov å gjøre oppmerksom på en ting. Dette med oppvarming av rullebaner, det er også av betydning når det gjelder kombinasjon av sidevind og is. For disse sidevindsbegrensningene som jeg har nevnt, som er 10 knop og 15 knop osv., det er under forutsetning av at banen er tørr, eventuelt regnvåt. OK, vi sier det. Men du kan ikke lande på is med sidevind uten at du må redusere, og da blir tilgjengeligheten redusert. Og det er poenget: Der ville Hurum fortsatt ha hatt tilgjengelighet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det har vi oppfattet.

Men Molander Ott sa noe som var relativt oppsiktsvekkende nå, at i Meteorologisk institutts møte var det altså diskusjon om elektriske ledninger i rullebanene for å holde dem tørre.

**Per C. Molander Ott:** Ja. Men det var innlegg, en kommentar fra meg. Det ble tyst etter det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jo, men det var en del diskusjon omkring metodikken for å holde rullebaner tørre. Er det da noen naturlig forklaring når ingen har tenkt den tanken på Gardermoen i det hele tatt, hvor man visste at det var ising – da ville det jo vært naturlig at man på et tidlig stadium i Gardermo-utredningen og planleggingen hadde vært inne på den tanken at man kanskje skulle gjøre noe for å hindre disse isingsproblemene. Hadde ikke det vært naturlig, Kjørstad? – Såkalt ledende spørsmål, jeg vet det.

**Johan Kjørstad:** Ja, de burde jo ha tenkt på det selvfølgelig. Men det er ikke så lett å få det til der. Det er klart. Man har grunnvann å kunne gå ned på, og det er faktisk varmepumpe-teknologi i bruk i dag, etter hva jeg har fått vite av Varmeteknikk AS, på en del ting i nærheten av oppstillingsområdene. De har fire rør nedi der. Så det er tatt i bruk. Men hvis de nå skal ta det i bruk på rullebanene, må de altså rive opp alle rullebanene, og så må de bygge nye, og det blir dyrt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Mitt poeng er at i Meteorologisk institutt visste man om en metode for å gjøre noe med ising og rullebaner som ble glatte når det ble is på dem – der kunne man varme dem opp gjennom elektrisitet. Burde man ikke – hvis man fra planleggingen var klar over at på Gardermoen er det spesielt vanskelig med is – i hvert fall når det gjaldt Gardermoen, ha tatt høyde teknologisk og økonomisk for å legge inn ledninger og hindre det som nå er et stort problem, som gjør at Inger Lise Husøy og vi andre begynner å bli engstelige for å fly ut fra den banen?

**Johan Kjørstad:** Ja, det ville vært en fornuftig ting å tenke slik, selvfølgelig. Om man hadde fått lov å bruke grunnvannet til det er en annen sak.

**Carl I. Hagen (Frp):** Strøm.

**Johan Kjørstad:** Strøm – nei, det er altfor dyrt. Det blir altfor dyrt. Jeg er enig med Bjørn Sund som her forleden ble stilt akkurat det spørsmålet, og han sa at det er teknisk mulig, men økonomisk umulig. Og han tenkte ikke på varmepumpe-teknologi da.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så hvis den kostnaden stod i stortingsproposisjonen 1990, så hadde kanskje resultatet vært litt annerledes – hvis kostnadene med elektrisitet, strøm, hadde stått der. Mens nå, når det vil bli bygd om fire-fem år, så er det fordi man ikke kan gjøre noe annet?

**Møtelederen:** Er det noen som har noen oppfølgings-spørsmål til dette? Det er det ikke.

Da går vi videre på hovedspørsmål – Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, jeg kan godt følge opp litt her. Jeg har jo inntil 10 minutter, så jeg kan ta litt av det – det er ikke sikkert jeg bruker hele tiden. Jeg har viktige avklaringer jeg vil ha.

**Møtelederen:** Vær så god.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg takker for det.

Jeg spurte i et oppfølgings-spørsmål i stad om Braathens og SAS' rolle i dette med Gardermoen og flyplansen der oppe. Både Braathens og SAS – i hvert fall flygerne som fløy i disse selskapene – var veldig kritiske til det, og den samlede norske flygerstand var imot å bruke Gardermoen. Kan dere si litt mer om de prosessene som foregikk overfor flyselskapene når det gjaldt påvirkning av stedsvalg, at flyselskapene skulle gå vekk fra det de mente før, og gå inn for landing – bokstavelig talt – på Gardermoen.

**Johan Kjørstad:** Ja, vi prøvde å få flyselskapene i tale, i hvert fall Institutt for Forsvarsopplysning. Vi hadde jo kontakt med flygerne utenom det, og hadde møter med Bjørn Braathen bl.a. Han var jo ivrig Hurum-tilhenger, og jeg tror han gråt sine modige tårer den dagen han var nødt til å følge med på ferden og si at Hafnor-rapporten, hvis det er slik det er, så må vi bøye oss.

Når det gjelder SAS, prøvde vi også å få snakke med sjefen for SAS-region Norge. Det var tre av oss – det var Johan Martens, det var Peter Nissen, som for øvrig hadde vært direktør både i Fred Olsens Flyselskap og i Widerøe, og det var meg. Vi hadde en avtale med den daværende sjef, som nå er direktør for Norske Skog – husker vi navnet?

**Mikal Aschim:** Reinås.

**Johan Kjørstad:** Reinås. Takk – jeg begynner å bli gammel. Vi kom til hans dør og ble blankt avvist. Han ville ikke snakke med oss. I de dager skjedde det ting. Jeg skal ikke gå inn på hva som skjedde, men noe hadde skjedd der, altså. Han ville absolutt ikke snakke med oss i det hele tatt.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hva hadde skjedd?

**Johan Kjærstad:** Nei, det vil jeg svare på for en granskingskommisjon i tilfelle. Det må jeg tenke nøye over. Men det var tydelig at SAS i hvert fall hadde fått instruksjoner fra departementet om at her må de være klar over hva som står på spill, altså.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hvor i departementet kom disse signalene fra?

**Johan Kjærstad:** Det vet jeg ikke. Det vil jeg i hvert fall ikke spekulere over. Men man vet jo hvem som drev med denne saken her, ikke sant?

**Vidar Kleppe (Frp):** Så du er villig, hvis det blir en granskingskommisjon, til å svare på disse spørsmålene?

**Johan Kjærstad:** Ja, jeg kan i hvert fall spekulere sammen med de to andre om hva som kunne være grunnen, ved deduksjon, sette sammen, hva som skjedde i forhold til Stockholm og rotering av stillinger etc. etc. Jeg tør ikke nevne noe mer, ellers får jeg refselsler.

**Per C. Molander Ott:** De fikk to alternativer å velge mellom: Delt løsning eller Gardermoen. Og var det noe – og nå snakker jeg ikke om operative spørsmål, nå snakker jeg om businessbiten – flyselskapene for enhver pris ville unngå, var det delt løsning. Så mannen i gata, som oss, sa: Et skikkelig sjakktrekk politisk, ved å presentere kun disse to alternativene. Nå får de Høyre med seg, for de vil ikke ha delt løsning, og så får de det vedtatt. Dette er spekulasjoner, men ditt spørsmål er ikke operativt heller.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så du kjenner ikke til noe som har foregått her, slik som Kjærstad antydte at han eventuelt vil svare på hvis vi får en granskingskommisjon?

**Per C. Molander Ott:** Jeg har ikke noen facts som jeg kan innestå for på noen måte her – beklager.

**Johan Kjærstad:** Jeg har vært mer sentral enn disse to, for jeg var generalsekretær på Institutt for Forsvarsopplysning. Jeg er helt enig med Per.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men Kjærstad, når du ser på informasjonen her som kan være ganske viktig og avgjørende, og når du kommer inn til høring i kontrollkomiteen og du er blitt spurt om å utdype dette litt mer – hva er grunnen til at du ikke vil si mer nå?

**Johan Kjærstad:** I grunnen har jeg ikke noe mer å si. Det blir en del spekulasjoner inne i bildet, så det må jeg tenke på. Jeg vet ikke alt som har foregått bak lukkede dører i lukkede rom jeg heller, vet du.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg skjønner det, men det er jo litt avgjørende når vi skal lage en innstilling nå, at vi kan

komme et skritt videre, ikke sant? Og det er klart at i den prosessen vi skal ha i komiteen, som jeg ikke skal gå inn på nå, er det jo flere muligheter her, men det er jo flertallet som avgjør til syvende og sist når innstillingen fra komiteen er til behandling i salen.

**Johan Kjærstad:** Det jeg kan si, er at det foregikk et spill bak kulissene – det gjorde det – hvor også stillinger og andre ting var inne i bildet, som jeg har sagt før – konsesjoner osv. Det er det bare å spørre SAS om når de kommer fredag. Så det er det jeg kan si i øyeblikket.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, jeg har faktisk hørt at du vet veldig masse om akkurat dette viktige spørsmålet. Det var derfor jeg håpet du kunne ha svart litt på det, men du har jo ikke blitt pålagt å si alt du vet her. Men det hadde vært en fordel for komiteens behandling videre at du kunne ha sagt litt mer om dette. Men jeg respekterer at du ikke vil synse mer på det. Er det på grunn av at du er redd for hva som eventuelt kan skje?

**Johan Kjærstad:** Redd for – hva mener du?

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg vet ikke – siden du vegrer deg for å komme med...

**Johan Kjærstad:** Nei, men jeg må jo passe på at jeg ikke kommer med påstander her som viser seg helt uholdbare. Det jeg har sagt her, mener jeg virkelig, og jeg har kommet med ganske kraftige utsagn her allerede, så jeg tror ikke du skal overdrive for mye heller. Men det jeg har sagt, det mener jeg. Og du kan jo selv tenke deg hva jeg tenker på når jeg snakker om personellrotering osv.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg kan tenke, men jeg var ikke ute etter mine tanker, for dem har jeg selv. Jeg var ute etter dine tanker, og det du konkret har gitt inntrykk av ligger bak denne store, viktige saken når en har fattet de vedtakene som en har gjort her.

**Johan Kjærstad:** SAS snudde, og Braathens SAFE snudde. Og hvis jeg får nevne Jo Benkow – for jeg var sammen med ham i en komite nylig og vi snakket litt om det – så sa han at ja, når flyselskapene snudde, hadde vi ikke noe valg i Stortinget. Men det er som en sirkel her: fordi flyselskapene snudde – man må spørre seg hvorfor flyselskapene snudde. Og det krever mer enn hva vi kan si over bordet her.

**Per C. Molander Ott:** Flyselskapene snudde ikke, de gikk en annen vei. Veien var Hurum, den. Så ble det stukket opp to nye veier, og så ble det satt bom for veien til Hurum.

**Møtelederen:** Ett minutt igjen – Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg skal ikke bruke opp all tiden, som jeg lovt ledereren til å begynne med. Det ene minuttet kan vi ha å gå på til oppfølgingsspørsmål.

**Mikal Aschim:** Jeg lurer på om jeg kunne bruke det minuttet?

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, hvis du har viktig informasjon å komme med så.

**Mikal Aschim:** Jeg var med i konkurransen når det gjaldt Hurum. Og til selve opplegget for Hurum sa de: Dette er for arkitekter og ingeniører. Og Luftfartsverket hadde jo da lagt opp et rullebanesystem som gikk i retning 153°, og du kunne ha lov til å endre den opp til 163°. Det er syd-sydøst. Så spurte jeg: Hvorfor har dere lagt banene slik? For jeg hadde mine mistanker om at her ville en få problemer med sidevind. Så sa de at jo, vi må legge den retningen fordi det er mye lettere å kontrollere trafikken når den går over Rygge. Så det var ikke noe spørsmål om å forandre mer på det. For det viser seg at om man hadde lagt banene på kanskje mellom 170° og 180°, så hadde sidevindsproblemet vært borte.

Så var jeg med i Norsk Hovedflyplass Forum, og da var jeg sammen med Robert Major. Da var vi nede på Luftfartsverket og kikket på de skissene som de hadde laget for Hobøl. De hadde lagt opp banesystem der for Hobøl. Da hadde de lagt den opp på 202°. Så spurte jeg direkte han som var sjef der nede: Hvordan kunne dere finne på å legge den på 202° når dere la den på 153-163° på Hurum? Ja, sa han, i virkeligheten skulle vi ha lagt det på samme retning på Hurum.

**Møtelederen:** Neste til hovedspørsmål – Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Jeg synes det har kommet fram både oppsiktsvekkende og interessante opplysninger her i dag, men jeg har lyst til å høre om det er noen av dere som har noe mer dere har lyst til å tilføye i denne saken, om det er noen ting som vi i komiteen bør kjenne til, som ikke har kommet fram ennå?

**Johan Kjærstad:** Jeg må få lov til å nevne at på spørsmål fra deg eller kanskje det var Carl I. Hagen forrige fredag ble Aune spurt om sammenligningsgrunnlaget mellom Heathrow og Hurum. Han svarte da at ja, det er akkurat det samme sammenligningsgrunnlaget på Gardermoen som på Heathrow, og faktisk over hele verden. Jeg må bare si at Hurum ble vurdert ut fra kategori I, II og III, III A – dere har jo definisjoner på dette – mens Heathrow ...Altså, denne operative undergruppen under Hafnor-utvalget forespurte en del typiske tåkeflyplasser i Europa om hva slags tilgjengelighet de hadde. Og her er det da snakk om Heathrow og Gatwick og Stansted i London-området, Schiphol i Amsterdam, Kloten ved Zürich, Landvetter ved Göteborg, og det er også et par andre som jeg kan hoppe over her. For det første så står det her at ja, de har jo kategori III B og C. Det hadde ikke Hurum. De hadde ingen tilgjengelighetsutregninger for kategori III B og C, men det har de altså på Heathrow og de andre flyplassene. Og i 0,2 pst. av tiden var det nødvendig å kunne lande etter kategori III B for å komme ned på Heathrow. 0,2 pst. av tiden – that is all!

Når det gjelder kategori III A, som jo var på Hurum – det er automatisk landing, alle kategori III-landinger er automatiske landinger – så var det bare i 0,7 pst. av tiden man behøvde å ha den muligheten for å komme ned på Heathrow. Kategori II: 0,5 pst. Og kategori I: 98,5 pst. av tiden var plassen åpen for kategori I-landing. Det er det som man har på alle norske flystasjoner i dag, og som Widerøe flyr på alle disse kyllingmarkene over hele landet og har en tilgjengelighet til på 97 pst. på kategori I. Og så får vi høre at på kategori II, som gir større tilgjengelighet, så har man en tilgjengelighet på 79,3 pst. Det var det første tallet vi snakket om. Det er jo helt umulig, altså. Men det tallet står faktisk også i Hafnor-rapporten. 79,3 pst. på kategori II, står det i Hafnor-rapporten, men det kom altså etter Engseth. Så jeg har lyst til å si at det som Aune der sa, det var ikke korrekt. Den sammenligningen kunne man ikke gjøre.

**Kari Økland (KrF):** Er det flere av dere som har noe mer dere har lyst til å komme med?

**Per C. Molander Ott:** Jeg vil sette litt kjøtt på beina på disse prosentene hans. 0,2 pst. på Heathrow sa han – altså 99,8. Med en kapasitet på 8 millioner passasjerer i året er det tross alt 16 000 mennesker som ikke kommer dit de hadde tenkt seg – 0,2 pst. Og når vi snakker om disse små prosentene som vi vinner ved kategori III C, så vil jeg ta med én ting til, og det er operativt. Hvis du står i Anchorage med en jumbojet, og du ikke er helt sikker på at destination er brukbar – det er noen timer til du kommer dit, snø kan det komme, is kan det komme, på Gardermoen kan det komme freezing rain – da tar vi med ekstra fuel, og hvor mye da? 10 tonn, sier vi. Hvor mye av den fuelen går det med til å frakte det jeg trenger? Det forsvinner 8 tonn av de 10 tonn i atmosfæren. Jeg må ha 10 tonn om bord i flymaskinen i Anchorage for å ha 2 tonn å bruke når jeg kommer fram. Dette er slike forhold som vi flygere er klar over. Hva må jeg ha hvis jeg må ha en alternativ flyplass? Atskillig mer enn 10 tonn ekstra som forsvinner og forurenser i atmosfæren. Derfor er vi forferdelig opptatt av å finne iallfall én flyplass i verden hvor vi kunne være 100 pst. sikker på å komme ned, uansett hvordan det blåste – null sikt, null skybase og aldri en glatt bane. Det hadde vi fått på Hurum.

Hurum hadde blitt brukt som alternativ flyplass for folk som skulle til Zürich, Frankfurt, Leningrad, Helsinki, London, Gatwick – over alt, for den ville vært 100 pst. sikker – om vi hadde vært så heldige å ha politikere som lyttet til de signalene de fikk fra faghold! Nå er vi endt opp med en som ikke er det spøtt bedre enn den flyplassen jeg fløy på i 1954. Det er tragisk.

**Odd Holten (KrF):** Jeg har et kort spørsmål til Aschim.

Du sa ganske kategorisk med bakgrunn i den informasjonen du hadde fra denne gruppen med eldre flykapteiner, at ingen ville ha Gardermoen, og da er spørsmålet mitt: Hvorfor ville de ikke det? Var det på grunn av snøforhold, var det på grunn av vind, ising, grunnvann, eller

var det på grunn av geografisk plassering i forhold til Oslo, altså avstander? Hva er årsaken til at disse 50 ikke ville ha Gardermoen?

**Mikal Aschim:** Det er jo klart at på det tidspunktet så var det mye diskusjon om Hurum og været på Hurum og det hele, men jeg tror svaret ble gitt på bakgrunn av 30 års flyerfaring. De kjente Gardermoen ganske godt. Og jeg tror også det er en annen ting. Vi har jo fløyet så mas-

se inn til Fornebu, også i dårlig vær, men oftest var det fint vær over Hurum, merkelig nok. Det la man merke til gjennom mange, mange år, så jeg tror nok at de hadde en viss bakgrunn for å kunne svare på det.

**Møtelederen:** Da er det ikke flere som har tegnet seg. Da får jeg lov til å takke Kjærstad, Aschim og Molander Ott for at de så seg tid til å komme her i dag, og dermed er møtet hevet.

Høringen slutt kl. 16.30.

---

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen  
fredag den 4. februar 2000 kl. 10**

Møteleder: **J ø r g e n K o s m o ( A )**  
(kontroll- og konstitusjonskomiteens leder)

S a k :

Om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet – Dokument nr. 3:10 (1997-98)

*Høring med Gunnar Reitan, visekonsernsjef i SAS, Erik Isachsen, direktør for infrastruktur i SAS, og Terje Gorgas, sjefsflyger i SAS.*

**Møtelederen:** Møtet er satt.

Jeg skal få lov til å ønske velkommen til den fjerde dagen med åpne høringer vedrørende saken om Riksrevisjonens undersøkelse av hovedflyplassen og Gardermobanen, både den bedriftsøkonomiske lønnsomheten og grunnlaget for valg av hovedflyplass.

Jeg vil få lov til å ønske hjertelig velkommen til representantene for SAS, Gunnar Reitan, Terje Gorgas og Erik Isachsen.

Gjennomføringen av denne åpne høringen vil foregå på den måten at hver av komiteens medlemmer har anledning til å stille spørsmål til dem som er invitert til høring. Vi har en begrenset tid på 10 minutter pr. representant. Det inkluderer også svarene, så jeg ber om at svarene blir så korte og presise som mulig, slik at vi kan rekke å komme gjennom mest mulig.

Vi har noen mikrofoner, og det er en knapp som det står on/off på, som jeg ber dere være vennlig å trykke på når dere skal ta ordet.

Vi starter høringen. Saksordfører Odd Holten vil være den første til å stille spørsmål. Vær så god, Holten!

**Odd Holten (KrF)** (ordfører for saken): Takk.

Jeg forutsetter nå at dere, som er representanter for SAS, har bakgrunn for å gi informasjon om hvorfor dere gikk inn for Gardermoen, for det må være en av hovedforutsetningene for oss i denne høringen. – Jeg ser at det nikkes, så det skulle være greit.

Da er mitt første spørsmål: Hvorfor snudde SAS fra å være en ivrig tilhenger av støtten for Hurum til å gå inn for at Gardermoen skulle bli den nye hovedflyplassen for østlandsområdet?

**Gunnar Reitan:** Det er riktig at SAS snudde. SAS gikk sterkt inn for Hurum-prosjektet og mente at det var den riktige lokaliseringen.

Da vi så endret det synet, var det av to hovedårsaker: Vi oppfattet for det første at det var en reell risiko for at vi kunne få en delt løsning. Det var det verst tenkbare alternativet for SAS – og for hele industrien, skulle jeg formode. Det andre var at vi opplevde at det også var en implisitt risiko for at vi kunne komme inn i en ny lang vandring med ulike utredninger, og derfor samlet vi oss

om det vi oppfattet som det eneste realistiske alternativet, nemlig Gardermoen.

**Odd Holten (KrF):** Vi har tidligere hatt representanter for de ansatte inne til høring. Blant annet refererte Mikal Aschim – og han er en meget rutinert og tidligere flykaptajn i SAS – fra et møte hvor det var 50 flykaptajner til stede, og ingen på dette møtet ville anbefale at Gardermoen skulle være det nye landingskonseptet for østlandsområdet. Vil det med andre ord si at SAS-ledelsen faktisk ikke tar sine rutinerede medarbeidere med på råd når det gjelder å ta en så viktig beslutning som å fastsette hvor flyplassen for østlandsområdet skal være?

**Gunnar Reitan:** Nei, det er ikke riktig. Men her tror jeg at jeg skal gi ordet til Terje Gorgas, som er sjefsflyger i SAS i dag.

**Terje Gorgas:** Det sies ingenting om grunnen til at disse 50 flygerne ønsket Hurum istedenfor Gardermoen. Men ut fra en rent ...

**Odd Holten (KrF):** Det som gikk fram av det Aschim sa, gjaldt sikkerheten på Gardermoen i forhold.

**Terje Gorgas:** Flysikkerhetsmessig kan ikke jeg se at det skulle være noen forskjell på Hurum og Gardermoen som sådan.

**Odd Holten (KrF):** Nei, men nå var det ikke Hurum som da var inne. Det som disse flygerne tok en beslutning om, var at de kunne ikke anbefale å gå inn for Gardermoen. Og så ble det allikevel slik at den administrative ledelse valgte Gardermoen. Det vil med andre ord si at dere er mer villig til å sette folks – altså passasjerenes – sikkerhet i fare.

**Terje Gorgas:** Det er overhodet ikke sant. Det hadde ingenting med passasjerenes sikkerhet å gjøre om man skulle velge Gardermoen eller Hurum.

**Odd Holten (KrF):** Det som kom fram under forrige høring, var at Aschim sa at man hadde lang erfaring med at Gardermoen var et dårlig alternativ ut fra isingsfaren. Og det har jo med sikkerhet å gjøre.

**Terje Gorgas:** Det har det. Ising har vi hatt på Fornebu, og det ville vi fått på Hurum også.

**Odd Holten (KrF):** Det ble benektet. Den samme fare for ising på rullebanen på Hurum ville ikke være til stede i på langt nær samme grad, fordi det var en annen teknologi som da skulle legges til grunn. Det er da jeg er veldig forundret over at dere var villig til å svitsje over så momentant som dere gjorde.

**Terje Gorgas:** Det er en påstand som får stå for Aschims regning. Vi forutsatte at uansett hvilket valg man hadde av flyplass, skulle banene, taksebanene og

oppstillingsplasser holdes med tilfredsstillende friksjonskoeffisient, også under vinterforhold, og det er også mulig på Gardermoen.

**Odd Holten (KrF):** Og det ble dere lovet i utgangsposisjonen?

**Terje Gorgas:** Jeg kan ikke si at vi ble lovet det, men det var en grunnleggende forutsetning.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men nå har det jo vist seg i ettertid at denne grunnleggende forutsetningen ikke var til stede, og det som ble sagt – det var vel av Molander Ott, som også var i forrige høring – var at med den lange erfaring som SAS-flygere og andre flygere hadde med Gardermoen-området, var det for dem en selvfølge at det ikke var mulig å unngå at det ble ising på dette landingsområdet.

**Terje Gorgas:** Nei, det er helt riktig, og det hadde ikke vært mulig å unngå med normal teknologi på Hurum heller.

**Odd Holten (KrF):** Men nå var det ikke en normal teknologi som skulle legges til grunn for Hurum, for det forelå et alternativ om at de ved å ta i bruk et pumpesystem for sjøvann skulle kunne få en avising av denne rulleanen. Da hadde vi unngått ising på Hurum, men dere var altså villig til å ta denne risikoen på Gardermoen.

**Terje Gorgas:** Jeg kjenner ikke til denne varmpumpeideen i detalj, men så vidt jeg vet, har ikke det vært en forutsetning for å bygge Hurum, det var en idé, en mulighet – så langt jeg vet.

**Gunnar Reitan:** Om jeg får lov. Her refereres det altså til en uttalelse fra en enkeltperson. Vi må slå helt fast ...

**Odd Holten (KrF):** Jeg refererer til et møte hvor det var 50 av deres mest rutinerte flygere.

**Gunnar Reitan:** Yes! Men vårt svar på hvorvidt vi kompromisser med sikkerhet eller også egnethet av i dette tilfellet Gardermoen som en potensiell flyplass, er klart og tydelig nei! Og jeg tror, om vi får lov, at Erik Isachsen, som satt sentralt i planarbeidet, skal få kommentere dette også.

**Erik Isachsen:** Uten at jeg kjenner eller husker i detalj de alternative avisingsmetodene som ble forelagt for Hurum, tror jeg at en vesentlig forutsetning for mesteparten av den teknologien som lå der inne, og som også lå til grunn da Gardermoen ble prosjektert, var at det skulle være kjent og utprøvd teknologi. Det betyr at de avisingsmetodene som vi baserte oss på, som skulle legges til grunn på Gardermoen, var de vi kjente fra en rekke andre flyplasser.

**Odd Holten (KrF):** Vil det si at den kjente teknologien var rett og slett å bruke disse væskene for avising?

**Erik Isachsen:** Stort sett ja.

**Odd Holten (KrF):** Men det var jo en klar forutsetning – det var jo da et brudd på prinsippene i forhold til Gardermoen, hvor vi vet at vi har grunnvannsforkomster som er av en slik karakter at det ikke var mulig å tenke seg å bruke disse væskene der. Så det må jo være et fullstendig brudd på tanken om at dette skulle være et miljøvennlig og riktig prinsipp.

**Erik Isachsen:** Jeg baserer meg på de forutsetningene som lå til grunn, hvor bl.a. væske og også mekaniske hjelpemidler skulle brukes for å holde banesystemet på Gardermoen like isfritt og snøfritt som alle andre steder. Men jeg tror også at det er viktig fra vår side å si at det er ikke SAS som flyselskap som har denne kompetansen, men det som er viktig, som også har blitt nevnt innledningsvis, er at basert på de forutsetninger som ble presentert for SAS innledningsvis med hensyn til tilgjengelighet, hadde ikke vi noe problem med å akseptere Gardermoen.

**Odd Holten (KrF):** Det jeg er ute etter å prøve å finne fram til, er: Er det slik at det var noe som lokket flyselskapet SAS til å velge en ny løsning?

**Gunnar Reitan:** Svaret på det er nei. Det var ingenting annet som lokket SAS den gangen enn det faktum at vi hadde behov for en ny og større flyplass med mer kapasitet, og dette forelå som det sannsynlig eneste alternativet på det tidspunkt.

**Odd Holten (KrF):** Fikk SAS i denne fasen noen form for garantier fra Samferdselsdepartementet for å gå for Gardermo-prosjektet?

**Gunnar Reitan:** Nei, det kjenner ikke jeg til.

**Odd Holten (KrF):** Det var heller ikke slik at det var en form for skremsel som lå til grunn for at dere måtte svitsje over fra Hurum til å velge Gardermoen, med tanke på at det kunne bli fare for konsesjoner hvis dere ikke var lydige og hoppet over?

**Gunnar Reitan:** Konsesjoner har ingen relevans til dette. Og skremsel – ikke annen skremsel enn den alminnelige forståelse som man hadde av det som var alternativene på det tidspunkt. Og de skremselalternativene som vi så, det var to: mulig delt løsning og mulig ny 10-20 års vandring på alternativer.

**Odd Holten (KrF):** Så dere vil på det sterkeste tilbakevise de antydninger som har kommet fram i tidligere høringer, om at det lå ting bak her som gjorde at SAS som selskap ikke torde annet enn å velge Gardermoen,

med tanke på at dere ser på en framtidig lang trafikkløsning i et samarbeid med Samferdselsdepartementet?

**Gunnar Reitan:** Ja, som sagt, jeg tilbakeviser at det var noen skremser som var av trusselkarakter. Den trusselen som lå i lufta – nå skal jeg ikke gjenta det flere ganger kanskje – den var av en annen karakter, nemlig risikoen for løsninger som vi absolutt ikke syntes var bra.

**Odd Holten (KrF):** Det med ising av maskiner og rullebane på Gardermoen i dag, er det noe problem for dere?

**Terje Gorgas:** Ising på taksebaner og oppstillingsplasser er et problem for oss i dag.

**Odd Holten (KrF):** Ikke på landing?

**Terje Gorgas:** Nei, landingsbanen den er grei, den klarer de å holde åpen ...

**Odd Holten (KrF):** Til tross for at vi ser at maskiner ikke klarer å stanse ved innflyging.

**Terje Gorgas:** Jeg kan ikke diskutere akkurat sånne detaljer, for det tror jeg ikke det er tid til her, og det er mange grunner til at man glir utfor banen.

**Odd Holten (KrF):** Det er veldig viktig for oss som passasjerer og for folket at vi vet at Gardermoen er en trygg landingsplass. Det hjelper ikke bare å takse ut, vi skal også komme inn for landing.

**Terje Gorgas:** Det er riktig, men at det var en utkjøring ut for enden av banen her for en stund siden, det var ikke nødvendigvis bare glatt bane som var grunnen til det. Og det er ikke noe spesielt med Gardermoen, sånn sett, i forhold til alle andre baner vi opererer på, hvor det også er vinterforhold og glatte baner.

**Odd Holten (KrF):** Er det så stor uenighet mellom dere som flygere, fra den forrige gruppa som var her og til dere som nå sitter her? Er teknologien, er utdanningen blitt radikalt forandret fra disse som var i den forrige gruppa, og til dere som sitter her nå? Dere sier jo at nå er det ikke noe problem, men disse «gamlegutta» syns at det med landing på Gardermoen er et problem, også med dagens landingsmulighet.

**Terje Gorgas:** Jeg vet ikke. Disse «gamlegutta» har vel ikke landet der nå siden de åpnet den nye flyplassen, men på banen som sådan – og jeg gjentar det – er det ikke noe mer spesielle problemer på Gardermoen enn det er på andre flyplasser hvor det er vinterforhold og glatte baner. Det er ikke noe spesielt for Gardermoen i det hele tatt. Det er et problem vi har overalt hvor det er vinterforhold – akkurat som vi har det på landeveien. Det er taksebanene og avkjøringen og oppstillingsplassene som er problemet.

**Møtelederen:** Da går vi over på oppfølgingsspørsmålene.

Første oppfølgingsspørsmål er fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det ble sagt av Isachsen «forutsetninger som ble presentert» oss i forbindelse med, går jeg ut fra, friksjonskoeffisienter og slike ting. Var dette en presentasjon som skjedde skriftlig, altså disse forutsetningene, som man i dag kan dokumentere at man ble presentert?

**Erik Isachsen:** Ja, jeg tror det er viktig å være klar over at de forutsetningene som vi forholdt oss til, var jo de som var allment kjent som grunnlaget for etter hvert også Stortingets behandling. Det var samlerapporter fra Luftfartsverket, det var en samlet fremstilling, så vidt jeg husker, fra departementet, men vi gikk ikke på det tidspunktet inn på, for å si det sånn, detaljer som bremsekoeffisienter. Men basert på de beregningene som var foretatt av værforhold, av vindforhold, ble det presentert en forventet tilgjengelighet som var i samsvar med våre krav. Og det var alle de forutsetningene som til slutt bygger opp i en tilgjengelighet, som jeg sier, som lå til grunn for vår beslutning.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg lurer på om flysikkerheten på Gardermoen er i den tilstanden som den bør være. Vi har hatt andre inne på høring som har sagt at med en såkalt «black star»-klassifisering som du sikkert kjenner til, Gorgas, kommer Gardermoen veldig dårlig ut, og at det siste året har vært 14 ulykker oppe på Gardermoen. Kan du som leder av flygerne der oppe si at sikkerheten og forutsetningene er blitt som det burde være?

**Terje Gorgas:** Nei, det har ikke blitt det. Vi forutsatte at taksebaner og avkjøringer til rullebanene skulle holdes med tilfredsstillende friksjonskoeffisient. Det var en selvfølge, så det var egentlig ikke noen diskusjon. OSL gis ikke i dag en forutsetning for å holde tilfredsstillende friksjonskoeffisient på dette.

**Vidar Kleppe (Frp):** Er flyplassen farlig?

**Terje Gorgas:** Nei, den er ikke farlig.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg oppfattet at årsaken til at dere snudde i synet på hvilken flyplass en skulle velge, eller hvilken lokalisering, på en måte var en politisk analyse – altså at den største risikoen var i Stortinget. Dere kvalifiserte med analyser at det kunne ende opp med delt løsning. Det var dere ikke alene om.

Men jeg har lyst til å gå tilbake til før det, før dere tok den biten med i bildet: Hvorfor gikk dere ikke inn for Gardermoen, hvorfor vurderte dere Gardermoen som verre enn Hurum fra starten av?

**Gunnar Reitan:** Hurum vurderte vi som et bedre alternativ, rett og slett fordi plasseringen var mer strategisk blant den befolkningsmengde som utgjør hovedgrunnla-

get for hovedflyplassen i østlandsområdet. Så om *det* hadde vært mulig å realisere, med rett nivå på tilgjengelighet, sikkerhet og det hele, hadde det vært et bedre alternativ. Det stod vi på den gangen, og det står vi på fortsatt.

Når vi valgte å endre på det, var det liksom todelte: Vi tok jo bare konsekvensen av at Hurum ble lagt død – og den ble jo lagt død av tekniske årsaker, og det ble også bestemt i Stortinget at det skulle man gjøre. Da kom vår vurdering inn, og det kan du gjerne kalle hva du vil. Vi vurderer at risikoen for at vi fikk en delt løsning, var stor, og det var jo veldig mange som hadde sterke synspunkter i den retning. Denne flyplassdebatten har jo pågått i uminnelige tider, og risikoen for at den kunne fortsette i uminnelige tider, var vel aldeles klart til stede, etter vår oppfatning. Så det ligger en ren kommersiell betraktning til grunn for at vi valgte Gardermoen som det i grunnen eneste realistiske alternativet, slik det så ut for oss den gangen.

**Laila Kaland (A):** Eg vil også kome inn på det spørsmålet som går på sikkerheita, og eg synest det er interessant å høyre dykkar synspunkt.

Men det er vel ein realitet at når vi har dårleg vêr her i Noreg, som vi har mykje av, hadde vi også på den tida vi hadde Fornebu, mykje ising, og vi hadde lange ventetider der ute når det var store snøfall. Eg har jo brukt flyplassen på Fornebu i mange år, så eg veit akkurat det.

No har vi fått Gardermoen med to rullebanar, og problemet har vel blitt større i forhold til dårleg vêr. Men det som eg av og til lurar på, er jo at når det blir så mykje fokusert på dette med sikkerheita, sit eg også som passasjer, anten det gjeld SAS eller Braathens, og føler: Er det verkeleg så farleg å lande på Gardermoen, eller å ta av? Det kunne eg godt tenke meg å få eit synspunkt på.

**Terje Gorgas:** Nei, det er ikke farlig verken å lande eller ta av på Gardermoen. Jeg gjentar det jeg har sagt tidligere: Det er ikke noe spesielt vanskelig å lande på Gardermoen, eller ta av, i forhold til alle andre flyplasser som har vinterforhold. Den rullebanen holdes med en friksjonskoeffisient som er tilfredsstillende. Det hender selvfølgelig under tunge snøfall og føre rundt null at det er vanskelig å holde en tilstrekkelig friksjonskoeffisient, eller i hvert fall en god friksjonskoeffisient. Men det er ikke noe spesielt for Gardermoen, det er et problem vi har med alle andre flyplasser under vinterforhold også.

**Kristin Halvorsen (SV):** Sånn som jeg skjønner dere nå, sier dere at da Hurum falt bort, var det om å gjøre for alle som hadde interesser i flynæringen, å samle seg om ett alternativ, så man hindret delt løsning. Det jeg da lurar på, er om dere har noen kommentarer til det som skjedde da Hurum falt bort som alternativ – altså til de værmålingene som dere sikkert også hørte om, som stoppet før den perioden hvor man skulle måle, var omme, og som førte til at hele det alternativet falt bort i 1990 i Stortinget.

**Erik Isachsen:** Ja, kommentarer – det er klart vi har det. Hvis vi hadde hatt et konkret spørsmål, så hadde det

kanskje vært lettere å svare, men du må presisere hvis jeg ikke greier det. Det er klart vi hadde kommentarer til det. Vi hadde jo gått inn for en hovedflyplass sør for Oslo i et antall år, og det var lagt ned et betydelig engasjement også internt i SAS til fordel for Hurum. Og det er klart at det gis en rekke reaksjoner også internt når de opplysningene med hensyn til den offisielle tilgjengeligheten blir kjent for oss. Men jeg tror at det er veldig viktig å skille på i dette tilfellet det engasjementet som lå i systemet – og det er klart at det smertet mange i SAS når vi måtte si nei. Men det er klart at basert på de offisielle målingene som ble presentert for oss, så hadde ikke vi som selskap, og ei heller vår flyoperative ledelse, noe annet alternativ enn å anbefale og si at basert på de forventede tilgjengelighetsdata var Hurum ikke lenger et akseptabelt alternativ for oss.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå tilbake til dette med «black star». Jeg vet ikke om dere har lest referatene fra forrige høring, men der kom det veldig mye skremsel og påstander om at Gardermoen var en høyst usikker flyplass. Det ble direkte sagt at den burde vært stengt på dagen av hensyn til sikkerheten. Jeg vil spørre dere om å få litt mer svar enn det dere gav tidligere på dette med sikkerheten. Hva betyr det når Flygerforbundet – er det ikke det det heter – flygelederne sender inn til sine internasjonale organisasjoner at Gardermoen er «black star»-flyplass. Det oppfatter vi som det verst tenkelige.

**Terje Gorgas:** Ja, det er Flygerforbundet jeg antar du mener. Men uttalelsene fra Flygerforbundet får stå for deres regning. Det er ...

**Inger Lise Husøy (A):** Hvem er organisert der da? Er det ikke ...

**Terje Gorgas:** Det er en fagforeningsrelatert organisasjon, ja, det er en fagforening.

**Inger Lise Husøy (A):** Så det er ikke flygere som flyr i dag?

**Terje Gorgas:** Jo, det er piloter. – Men det er altså ikke noe farlig å fly på Gardermoen. Og meg bekjent har ikke Flygerforbundet sagt det. Det må eventuelt være om gamle Gardermoen – jeg vet ikke. Men jeg kan ikke forstå at det skal være noe farlig å fly på Gardermoen. Der tror jeg ikke Flygerforbundet har noe medhold generelt i miljøet heller.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare for å sjekke: Flygerforbundet er altså ikke hovedforeningen for flygerne, eller er det det?

**Terje Gorgas:** Flygerforbundet er en paraplyorganisasjon for de forskjellige fagforeningene.

**Inger Lise Husøy (A):** Ok. Det virker som om OSL var overrasket over at det var vinter på Gardermoen og innlandsklima der. Var SAS det?

**Terje Gorgas:** Det får OSL svare på. Jeg tror ikke de ble overrasket over det. Men en del av de beregningene som ble gjort når det gjaldt innsats av brøytebiler, avisingsutstyr osv., var mye basert på erfaringer fra Fornebu, og det viste seg i ettertid å være underdimensjonert. Men det er rettet opp i dag.

**Inger Lise Husøy (A):** Så det er tilfredsstillende i dag?

**Terje Gorgas:** I dag er brøytekapasitet og slikt tilfredsstillende. Også avisingskapasitet og sånt noe er tilfredsstillende.

**Inger Lise Husøy (A):** I og med at Reitan sa at årsaken til at dere gikk inn for Hurum i utgangspunktet, var rent kommersielle interesser, kunne det være interessant å spørre hvordan dere vurderer det i ettertid. Har Gardermoen vært en økonomisk katastrofe for dere?

**Gunnar Reitan:** Det som er riktig å si, er at Gardermoen fikk en startstrekning som ble aldeles for tung. Det ble for mange problemer som vi mener det ikke burde ha vært nødvendig å ha. Og da er vi nok inne på den delen av dette som heter at de *funksjonelle behov* må ligge veldig høyt på listen når man bygger en flyplass. De fikk nok ikke det fokus som vi mente at de fortjente. Derfor har vi nå også brukt et år på å komme i nærheten av akseptabel funksjonalitet på flyplassen.

Nå gjenstår det, som Terje Gorgas har sagt, to viktige ting. Det heter isfritt, eller i hvert fall operativt forsvarlige forhold på takseveier og oppstillingsplasser. Det har som Terje Gorgas også har sagt, ingen ting med sikkerheten å gjøre, men det har å gjøre med hvorvidt tilgjengeligheten er god nok. Og det er det som er dilemmaet fortsatt, at tilgjengeligheten ikke er god nok fordi man ikke har klart å ta bort isforhold på takseveier og på oppstillingsplasser.

**Terje Gorgas:** Og konsekvensen er at vi stopper operasjoner hvis det blir for glatt.

**Inger Lise Husøy (A):** Det er jo ikke noe særlig da. Vil det være en situasjon som vil vedvare?

**Terje Gorgas:** Vi synes ikke det er noe særlig, vi heller. Og det var liksom en grunnleggende forutsetning at man skulle holde taksebaner og oppstillingsplasser med tilfredsstillende friksjonskoeffisient. Men utslippstillatelsene hindrer jo det i dag. Og det er et stort minus og en mangel ved flyplassen i dag.

**Inger Lise Husøy (A):** Men sikkerheten går dere god for på alle nivåer?

**Terje Gorgas:** Ja, flysikkerheten går vi god for.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål – først til Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Reitan, du sa akkurat nå at avising på takseplasser og oppstillingsplasser ikke har noe med sikkerheten å gjøre. Men det må jo være feil? I hvert fall når jeg sitter i flyet, så ser jeg at de står der ute og spylar på vingene, og det er jo fordi jeg skal kunne komme greit opp, og det må jo være den avisingen totalt i dette området som er viktig for sikkerheten. Og når jeg tar opp det, er det fordi at hvis det ikke er gjort godt nok grunnarbeid her – og jeg vet nå at det er rapporter som går på at de gjerne vil prøve å få omdefinert hvor mye de kan bruke av disse spylevæskene – så må jo det ha med sikkerhet å gjøre, både oppstillingsplass og takseveier.

**Gunnar Reitan:** Her må vi altså skille – det kan lett bli begrepsforvirring. For det første må man skille mellom at forekomst av is på baner og oppstillingsplasser er én ting, avising av fly er en annen sak. Og det vi sier, er at det er ingen ting feil med sikkerheten omkring Gardermoen, men forekomster av is eller – sagt på en annen måte – flyplassens evne til å kvitte seg med isproblemet begrenser «opptiden» på flyplassen, tilgjengeligheten blir for svak, og det er problemet. Så man må stenge flyplassen når det ikke er forsvarlig å drive, og det er for mange timer i løpet av døgnet på vinteren at den da har blitt stengt.

**Odd Holten (KrF):** Så det går på sikkerheten?

**Gunnar Reitan:** Jeg vet ikke om vi... Sikkerheten er et problem hvis vi opererer når vi ikke burde ha operert.

**Odd Holten (KrF):** Riktig.

**Terje Gorgas:** Ja, jeg kan bare supplere det. Det er litt begrepsforvirring her. Det er klart at det går på sikkerheten. Men vi stopper jo operasjonen hvis det blir for glatt. Sikkerhet – hva er det? Det er altså en akseptabel risiko – sånn er det for all virksomhet – og vi stopper operasjonene hvis det blir for glatt. Men det går igjen ut over regulariteten. Vi har jo nå vunnet litt erfaring med Gardermoen, og vi har hatt en del tilbud om taksing fordi det har vært for glatt, men nå tar vi konsekvensen av det. Vi lærer jo av hva som skjer.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, is er jo mye farligere enn tåke, det har vi skjønt gjennom disse høringene.

Men når vi ser på de ekstrakostnadene som SAS har hatt, kan dere si noe mer konkret om det? Inger Lise Husøy var inne på det.

**Gunnar Reitan:** Ja, vi har hatt ekstra kostnader i mange hundre millionersklassen. Det er naturligvis en

svært uheldig situasjon. Og da vender jeg tilbake til det jeg sa, at det som har vært uakseptabelt med Gardermoen, det er den grad av manglende funksjonalitet som vi opplevde spesielt i fjor vinter, men som etter hvert har blitt rettet til. Nå gjenstår det som skal til for at takseveier og oppstillingsområdet ikke skal være glatte på vintren – så glatte at flyplassen ikke kan opereres. Og det er løsbart, det er bare spørsmål om å velge løsninger og å ta de kostnadene som det innebærer.

**Møtelederen:** Den neste til oppfølging er Elisabeth Aspaker.

**Elisabeth Aspaker (H):** Jeg vil tilbake til «black star»-rapporten. Hvis jeg forstod Gorgas rett, mener han at den rapporten som da er sendt fra Flygerforbundet i Norge, ikke er representativ. Forstod jeg deg rett, eller? Det er jo ganske alvorlig når det var en ny flyplass ...

**Terje Gorgas:** Jeg har ikke sett den rapporten. Men jeg opprettholder påstanden om at Gardermoen er en sikker flyplass.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – neste er Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er Gorgas kjent med at Flygerforbundet har sendt en rapport og gått inn for at på et internasjonalt møte til våren skal Gardermoen komme i denne «black star»-klassen?

**Terje Gorgas:** Jeg er ikke kjent med det. Jeg hører det først nå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Denne klassifiseringen eller rangering av flyplasser, er det bare et sikkerhetsspørsmål, eller er det en total vurdering for operative forhold også?

**Terje Gorgas:** Meg bekjent er disse rapportene som flygerorganisasjonene sender ut, basert på operative forhold.

**Carl I. Hagen (Frp):** Akkurat. Så når du stadig vekk snakker om sikkerheten, så er ikke det slik at det bare er sikkerheten, men det er den operative måten flyplassen virker på for de fly som kommer og skal gå igjen.

**Terje Gorgas:** Ja, det kan bl.a. være terrengforhold som gjør innflyging vanskelig f.eks. Det er også en årsak til at ... Det er en totalvurdering.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil gjerne spørre – tilbake til Reitan – om valget av Gardermoen. Var det noen spesielle hendelser eller uttalelser eller noe skriftlig materiale som gjorde at dere var livredde for at det ville bli en delt løsning hvis man ikke fikk Gardermoen? Eller var det bare en vurdering ut fra å lese aviser?

**Gunnar Reitan:** Det var en totalvurdering. Det var ingen spesielle hendelser som jeg vil trekke fram. Nå kan Erik Isachsen få lov til å supplere dette spørsmålet. Men det var en totalvurdering av en risiko som vi opplevde ganske sterkt, og hvor delt løsning fremstod som den ...

**Carl I. Hagen:** En totalvurdering basert på å lese aviser – eller var det på møter med Samferdselsdepartementet, med Luftfartsverket, eventuelt andre?

**Gunnar Reitan:** Det var en totalvurdering. Det var ingen spesifikke hendelser av møtekarakter som på noe vis ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Var dere kjent med at Kjell Opseth, samferdselsministeren, i et møte i Den Polytekniske Forening hadde gått på talerstolen og klart sagt at det er Gardermoen eller delt løsning?

**Gunnar Reitan:** Det er vi kjent med, ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Kan jeg få høre om Isachsen, som satt mer oppe i dette, kan si noe om andre møter eller uttalelser?

**Erik Isachsen:** Ja, jeg var til stede på det møtet. Som Gunnar Reitan har gitt uttrykk for et par ganger, er jo ikke dette bare basert på at vi har vært i møter, at vi har vært i prosesser eller at vi har lest aviser. Delt løsning var jo et reelt alternativ, som ble presentert oss fra departementet, fra Luftfartsverket. Det var altså et alternativ som vi forholdt oss til offisielt, og det var liksom ikke basert på mer eller mindre kvalifisert synsing at vi gir uttrykk for det vi gjør nå. Det ble på et tidspunkt – årstallet husker jeg ikke akkurat nå lenger – fra vår side gjort en meget omfattende vurdering av konsekvensene både for oss og – for å si det sånn – for dere ved en delt løsning.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men du er vel enig i at – la oss si at selv om Stortinget hadde vedtatt delt løsning, så kunne Stortinget når som helst, både ett og to og tre og fire år senere, allikevel laget en ny hovedflyplass. Men hvis Stortinget går inn for Gardermoen som hovedflyplass, så sitter man liksom i saks, for da å bygge en annen ny hovedflyplass eller nå å gå inn for delt løsning, det er liksom litt for sent – slik at man alltid hadde muligheten til, når delt løsning-kostnadene kom på bordet, å kunne gå tilbake til en ny hovedflyplass.

**Erik Isachsen:** Vi var vel av den oppfatning at de talene som vi hadde behov for for å vurdere hva delt løsning representerte på kort og lang sikt, de konsekvensene som det representerte for oss, de var ganske kjent. Og jeg tror at den totalvurderingen som vi snakker om – nå skal jeg si at det var mange vurderinger som ble gjort, noen av dem var vi 100 pst. sikre på da vi kommenterte dem, men det var jo også en risiko for at en delt løsning i utgangspunktet ville være en dårlig løsning i et antall år, for så muligens i et noe lengre perspektiv å resultere i at

det ble Gardermoen allikevel. Og den måten å komme til Gardermoen på opplevde i hvert fall vi som et vesentlig dårligere alternativ enn å gjøre det som vi gjorde, nemlig prøve å få etablert en hovedflyplass før år 2000 – ett sted.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var dere kjent med at det i Luftfartsverket var mange som arbeidet hardt for, når man liksom så i øynene at aksjonen for å få stoppet Hurum vant frem, at man også skulle utrede Hobøl, en utredning som ifølge Breivik ikke hadde tatt mer enn tre måneders tid? Gikk dere inn for det også: La oss prøve Hobøl?

**Erik Isachsen:** Det var aldri en del av vår problemstilling, men vi er fullstendig kjent med, og det tror jeg vel det i og for seg er viktig å presisere her også: Det var jo delte oppfatninger også internt i SAS om hvilke alternativer som var de beste, hvordan prosessen skulle kjøres. Og når det gjaldt det med flere alternativer, så var vi kjent med at det forelå synspunkter internt i Luftfartsverket på det, men vi var aldri en del av den prosessen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Dere vurderte ikke å kaste dere inn i den offentlige debatt med den tyngde dere kunne hatt?

**Erik Isachsen:** Nei.

**Carl I. Hagen (Frp):** Når det gjelder flytidskostnadene på Gardermoen i forhold til Hurum, har jeg alltid lurt på om er riktig eller ikke det som har vært hevdet overfor meg, at mer enn 50 pst. av flyene kommer sørfra og skal sørover, slik at antall minutter flyene er i luften, er langt flere på Gardermoen enn det ville ha vært på Hurum. Selvsagt er det også fly som går nordover, som virker den andre veien, men jeg har oppfattet at fly i luften liksom er en slags kostnad, de koster så og så mye pr. minutt oppe i luften, det er det de koster når det gjelder avskrivninger, driftskostnader og lønninger, som et sånt enkelt regnestykke. Kan dere svare på det? Er det slik å forstå at flytidskostnadene er høyere på Gardermoen enn de ville vært på Hurum? Og i så fall: Hva er merkostnadene pr. år, som vi kommer til å ha vedvarende i årene fremover?

**Erik Isachsen:** Jeg beklager at jeg ikke kan svare deg på hva merkostnadene er, men jeg kan bekrefte at som en del av beslutningsgrunnlaget og i og for seg også det samlingsgrunnlaget som ble foretatt når det gjaldt Hobøl, ble det fra vår side foretatt beregninger av hva vi ville måtte – for å si det sånn – betale mer for å fly til Gardermoen – og nå snakker vi ikke Hurum lenger – i forhold til å fly til Hobøl, altså en flyplass som lå 70 km syd for Gardermoen. Der gjennomførte vi våre beregninger, i utgangspunktet basert på de forutsetninger som du glimrende har presentert – det var jo også en av våre vurderinger. Mesteparten av vår trafikk, hvis en isolerer den, kom og kommer sørfra eller går sørover. Nå kommer det vel representanter for bransjen etter oss som har et trafikksystem som fører til en retning den andre veien. Og

det var vel det jeg opplevde, at på de beregningene vi foretok fra vår side, og det tallet finnes basert på de forutsetninger som vi la til grunn, ble det foretatt en samlet fremstilling – nå husker jeg ikke om det var Luftfartsverket eller departementet – som gjorde at det var marginale tidsforskjeller, kostnadsforskjeller, totalt sett, sett fra bransjen. Men det var klart at vi hadde en fordel isolert sett da, at flyplassen ville bli liggende sør for Oslo istedenfor nord for Oslo, konkret relatert til de spørsmålene der.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er du kjent med om det har vært foretatt en totalvurdering av dette nå? Hvis man legger til grunn slutten av 1980-årene eller 1991-1992, hvor dette var, var selvsagt passasjertrafikken annerledes enn den er i 2000, og den er vel enda mer annerledes i 2010 – bl.a. kommer noe inn i bildet som man sannsynligvis hadde glemt den gangen, nemlig chartertrafikken, som allerede gikk fra Gardermoen. Hvis den hadde vært flyttet over til Hurum – og den går stort sett sydover til varmere strøk – får man et ganske annet bilde av den totale samfunnsmessige kostnaden ved dette med flytiden. Det kan vel bli relativt store beløp, som ikke dere eller flyselskapene betaler, men det norske samfunnet gjennom at det er vi som er passasjerer, som betaler dette. Har det vært foretatt noen slik vurdering?

**Erik Isachsen:** For å svare på det spørsmålet: Jeg er ikke kjent med at det er foretatt en slik vurdering.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er det noe i veien for at man kan gjøre det – se på trafikkmengden i dag og bare flytte den til Hurum eller til Hobøl, og så se dette med tiden og regne ut kostnadene på en Boeing sånn og sånn?

**Erik Isachsen:** Det bør være en relativt enkel utredning å foreta, basert på de faktiske forhold.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvem er den mest nærliggende til å kunne gjøre det, tror du?

**Erik Isachsen:** Jeg skal være forsiktig med å ha synspunkter, men Luftfartsverket kan jo det der.

**Carl I. Hagen (Frp):** Luftfartsverket kan dette?

**Erik Isachsen:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Slik at hvis vi skulle foreta en vurdering av hva eventuelle merkostnader for den norske befolkning og norsk næringsliv årlig i årene fremover vil være, er det Luftfartsverket som vil være i stand til å kunne foreta det, basert på bl.a. dette med flytidskostnaden?

**Erik Isachsen:** Ja, isolert sett svarte jeg mest på det, og ut fra de forutsetningene er jeg helt overbevist om at det kan Luftfartsverket.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det var hyggelig. Det er jo det som er det interessante, hva dette samfunnet er påført av kostnader som det ellers ville ha spart – enten det er skattebetalerne eller det er passasjerene.

Så ble det fra Gorgas' side sagt at det var en grunnleggende forutsetning at taksebaner og oppstillingsplasser også skulle ha en akseptabel friksjonskoeffisient, eller bremsekoeffisient, for å være operativt tilgjengelige. Jeg aksepterer fullt ut at det ikke har noe med sikkerheten å gjøre på taksebanene og oppstillingsplassene. Spørsmålet er om en kan komme seg ut på rullebanen eller ikke, og det har noe med den operative tilgjengeligheten å gjøre. Det var en grunnleggende forutsetning at den liksom skulle være akseptabel, hva det var bekreftet at den ikke er i dag. Men så sa du at det er utslippstillatelsen som hindrer det. Er det utslippstillatelsen for avisingskjemikalier som hindrer dette i dag?

**Terje Gorgas:** Ja, man får ikke bruke tilstrekkelig kjemikalier for å holde takseveier og oppstillingsplasser rene for is.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er dette noe som man ikke var klar over da man planla å bygge ut denne flyplassen, at der oppe er det litt behov for å bruke litt avisingsvæske for å holde den operativt tilgjengelig?

**Terje Gorgas:** Nei, jeg antar at man måtte være klar over det da man planla flyplassen. Det er det som brukes på alle andre flyplasser.

**Carl I. Hagen (Frp):** Vet du da hvorfor man hele tiden snakket om at man skulle lage en miljøflyplass og ivareta hensynet til grunnvannet, og at det liksom ikke var noe problem, når det nå viser seg at det er et ganske stort problem?

**Terje Gorgas:** Nei, jeg kan ikke svare på det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du er enig i at det er et ganske interessant spørsmål?

**Terje Gorgas:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så den løsningen – når du sier som du har sagt, at her er det tekniske løsninger hvis man er villig til å bære kostnadene og gjøre det – det er stort sett økt bruk av kjemikalier som er den løsningen du er kjent med?

**Terje Gorgas:** Det er den muligheten jeg kjenner til, og det krever jo da at man hvis man skal hindre utslipp i naturen, må bygge et oppsamlingssystem for å ivareta de væskene som sprøytes ut.

**Møtelederen:** Det er et halvt minutt igjen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sa altså – om det samme: OSL gis ikke adgang til å holde en friksjonskoeffisient

som er akseptabel. Betyr det at OSL overfor dere har sagt at vi vil gjerne sette i gang her, men dessverre – vi får ikke utslippstillatelse fra andre, vi skal søke, og vår løsning er å søke om å få det?

**Terje Gorgas:** De har ikke sagt det på den måten, men de sier at vi får ikke slippe ut mer væske enn det vi gjør nå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg er klar over at jeg har en måte å snakke på som er mer folkelig enn det som departementer og byråkrater har. Jeg takker for svaret.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmålene – Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Det går på dette med samfunnsøkonomisk analyse. Det ble nå sagt at dere mener at dette med flyplassens beliggenhet er viktig når det gjelder antall fly i lufta, hvor langt de flyr, og at selvfølgelig Hurum da hadde vært mer gunstig. Men så ble det sagt her tidligere også at når dere gikk inn for Hurum, var det fordi at den lå mer gunstig til befolkningsmessig, slik at totalt sett er det ikke bare flytiden, men det er også det at en skal flytte en ganske stor gruppe mennesker fra – jeg holdt på å si – den gale siden av Oslo, tvers gjennom Oslo og opp til Gardermoen. Vi har da kommet til at det faktisk er to forhold som gjør at den såkalt gode, gunstige samfunnsøkonomiske løsningen som vi har fått presentert fra den politiske ledelse, er dere meget spørrende til, både når det gjelder flytid og passasjertilgjengeligheten til Gardermoen.

**Gunnar Reitan:** Dette er vel et godt eksempel på at det er eksakt sammenfall mellom det som for oss er den driftsøkonomiske situasjon, og det som for samfunnet er minst bruk av tid for å forflytte seg, og minst bruk av fly i lufta for menneskenes behov for å forflytte seg. Så dette er helt sammenfallende, og dette er den grunnleggende årsaken til at vi hele tiden har ønsket en flyplass syd for Oslo.

**Odd Holten (KrF):** Så det betyr altså at dette er ikke en teknisk god løsning, men det er en politisk beslutning etter din vurdering?

**Gunnar Reitan:** Vi opplevde at stedsvalget var veldig mye en politisk vurdering, eller en politisk prosess, hvor regionalpolitikk osv. sikkert var sterke elementer. Vi har gitt klart uttrykk for hva vi mener, en flyplass syd for Oslo ville ha vært en bedre plassering sett i forhold til den transportoppgaven som luftfarten representerer.

**Møtelederen:** Da er oppfølgingsrunden over. Vi går da videre. Det er Elisabeth Aspaker. – Ingen hovedspørsmål? Da er det Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg vil gjerne tilbake til det tidspunktet da Hurum ble droppet, «lagt død», som ord-

bruken har vært, og da man stod igjen med to alternativer, nemlig Gardermoen og delt løsning. Det er jo riktig sånn som dere beskriver: Ut fra stortingsproposisjonen kunne man se at det stod først mellom tre alternativer, Hurum, Gardermoen og delt løsning, og når Hurum falt bort, stod det mellom Gardermoen og delt løsning, og at det som framgikk av proposisjonen både i 1990 og 1992, var at det var det som skulle vurderes opp mot hverandre. Så jeg oppfatter at dere sier at det var det at Hurum falt bort, som gjorde at dere gikk inn for Gardermoen, fordi skrekken for delt løsning, eller en ny ørkenvandring for en ny hovedflyplass, var det som gjorde at nå var det om å gjøre å samle seg om det som kunne bli fast fisk.

Hurum ble jo skrinlagt på litt dramatisk måte. Det ble satt i gang værundersøkelser på Hurum, og man fikk disse rapportene, bl.a. Hafnor-rapporten som dømte Hurum nord og ned på grunn av tåkeforhold, og som gjorde at man avsluttet værmålingene over ett år tidligere enn den toårsperioden som var forutsatt. Dette så dere på nært hold. Ble det stilt spørsmål i SAS om bakgrunnen for å skrinlegge Hurum og legge den død? Altså om det var rent teknisk målemessige værforhold, eller om det var andre forhold som la Hurum død?

**Erik Isachsen:** Jeg tror at å si at det ikke ble stilt spørsmål i SAS til det, det ville ikke ha vært i samsvar med de faktiske forhold. SAS var i utgangspunktet representativt på det tidspunktet for den diskusjonen som gikk totalt sett – nå snakker vi om det som selskapet stort sett består av, nemlig individer. Men det som jeg tror er ekstremt viktig å fokusere på i denne sammenheng, og det følte jeg vel også et behov for i prosessen, det er at basert på de rapportene som forelå, basert på vår operative ledelses vurdering av de tallene, så hadde SAS som selskap ikke noe annet valg enn å gjøre det vi gjorde, nemlig ikke lenger å kunne anbefale at flyplassen ble lagt på Hurum, men det er klart at det var en følelsesladet diskusjon både profesjonelt og mindre profesjonelt internt.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men de rapportene som da kom om de værmålingene så langt, følte dere så overbevisende at man f.eks. ikke fra SAS' side sa at ta og tenk dere litt om og kjør nå disse værmålingene parallelt, så vi i hvert fall har en toårsperiode å vurdere ut fra?

**Erik Isachsen:** Jeg skal være forsiktig med å gå i detaljer på akkurat dette, men de tallene som ble presentert, var jo noe dårligere enn hva vi hadde trodd, for å si det pent. Og det var altså vår flyoperative ledelses soleklare vurdering at basert på en totalvurdering av de fremlagte tallene, så ville ikke Hurum kunne tilfredsstille de tilgjengelighetskrav som SAS tidligere hadde stilt. Så enkelt og så vanskelig var det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Dere har jo mye kompetanse i deres selskap i forhold til å vurdere værforhold, og det som vi fikk oss forelagt her i forrige høring, var at denne Hafnor-rapporten viste en regularitet på Hurum på

78 pst., og kommentaren til det var at det var verdens dårligste vær. Har du noen kommentar til det?

**Gunnar Reitan:** Jeg vet ikke om Terje kanskje har det. Jeg tør ikke gå inn og kommentere de konkrete tallene, jeg bare prøver å beskrive den prosessen som skjedde internt i selskapet. Prosjenter tror jeg Terje skal få ta seg av.

**Terje Gorgas:** Ja, jeg kjenner ikke i detalj til de målingene. Det er mange år siden nå, men de 78, vet du hva de 78 var for noe?

**Kristin Halvorsen (SV):** Nei, det gikk på regulariteten, altså om du kunne holde ... Jeg vet ikke hva tallet for Gardermoen er nå, 99 blank, mens man da vurderte Hurum til en flyplass som kunne ha åpent 78 pst., altså at den ville være stengt hver femte dag.

**Terje Gorgas:** Nei, det må være feil. Så vidt jeg husker, så var det snakk om 97-98 eller noe i den stilen, men dårligere enn det kravet som var satt av SAS.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er sånne små marginer man snakker om?

**Terje Gorgas:** Ja.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men er det da riktig å forstå at bortsett fra flytid, at SAS har en kundesammensetning som går mer sørover enn nordover, og at det var praktisk for alle SAS-ansatte, som i større grad bodde rundt Fornebu, selvfølgelig, enn nord for byen, så var det ingen tekniske motforestillinger fra deres side til valg av Gardermoen?

**Erik Isachsen:** Jeg tror det er viktig å presisere, som vi har gitt uttrykk for et antall ganger, at én ting er de flyoperative forutsetningene som vi baserte oss på. Dersom de hadde vært innfridd, så hadde det også vært løst. Men jeg tror det er viktig å si at når vi vurderte den overordnede planløsning som ble lagt for Gardermoen, nemlig alternativ øst – alternativ vest var jo også på et tidspunkt et annet alternativ – så har vi både skriftlig og muntlig et antall ganger gitt uttrykk for at planløsningen som sådan anså vi for å være tilnærmet ideell. Så hvis det er et svar på ditt spørsmål, så var det vel ut fra den type hensyn ingen motforestillinger hos oss til å akseptere den tekniske løsningen på Gardermoen. Det er helt overordnet.

**Kristin Halvorsen (SV):** Takk.

**Gunnar Reitan:** Om jeg bare får legge til i spørsmålet om hvorfor vi hadde det synet på Hurum: Det er ikke slik at det var vårt kundegrunnlag eller vårt rutesystem akkurat der og da alene som avgjorde det, men det totale forflytningsbehovet som var den gangen, og som vi kunne forstå også ble i framtiden, peker mot at det ville bli mindre ressurser som gikk med om man hadde lagt flyplassen sør for Oslo. Det har ikke noe med et opportunistisk syn på hva som var rett eller på millimeteren for SAS

der og da å gjøre, men i det store og hele ville det vært en bedre transportfaglig og dermed også bedriftsøkonomisk løsning, og rimeligvis også mindre tidsforbruk for alle de mennesker som skal forflytte seg til og fra hovedflyplassen for østlandsområdet/hovedstaden.

**Kristin Halvorsen (SV):** Dette var jo på en måte mye av det som var framme i selve lokaliseringsdebatten, og det er klart at da kan man ha det synspunktet at man legger en flyplass der det er mest folk, eller man kan ha det synspunktet at en bruker en flyplass til å dra, men vi tar ikke hele den diskusjonen nå.

Det som har vært et spørsmål tidligere, som jeg gjerne vil ha deres kommentarer på, var at når Hurum var skrinlagt på grunn av værrapporter, hadde Luftfartsverket en dragkamp om hvorvidt man skulle be om at det ble utredet flere alternativer som Gardermoen kunne være målt opp mot, men at denne henvendelsen ikke gikk videre til departementet. Ut fra for så vidt samme beskrivelse som dere har gitt, at nå er det om å gjøre å holde kjeft eller så blir det ikke noe – var det en utbredt holdning i flymiljøet at de som nå drog opp diskusjonen om hvorvidt værrapporten på Hurum var feil, om Hobøl burde utredes, nærmest var illojale som sendte ny usikkerhet ut i systemet?

**Gunnar Reitan:** Nei, det synes jeg nok er en for sterk beskrivelse. Det var på ingen måte slik. Våre vurderinger bygde ikke på slike forestillinger i hvert fall.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen først.

**Carl I. Hagen (Frp):** Tilbake til Hafnor-rapporten, som Isachsen fikk spørsmål om: Har du selv lest Hafnor-rapporten, i hvert fall konklusjonene, eller baserer du deg også på det andre sier og hevder at Hafnor har gått inn for?

**Erik Isachsen:** Jeg føler at det er veldig viktig å presisere at den vurderingen som lå til grunn for SAS' endelige råd, er basert på vår flyoperative ledelses kunnskap om fly generelt, men vi hadde også representanter fra SAS i de komiteene som ble nedsatt i ettertid, for å vurdere disse målingene. Det er basert på den totalvurderingen fra våre flyoperative representanter også der ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Som igjen baserer seg på de tekniske målingene?

**Erik Isachsen:** Ja, korrekt.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har også et spørsmål om det som går på det du kaller de flyoperative vurderingene. Det har jo kommet fram gjennom hele den tiden fra vedtaket ble fattet til i dag, og det vil helt sikkert ikke stoppe etter at komiteen har avgitt innstilling heller, at folk mener at den målingen var manipulert. Var det en diskusjon blant flygere og blant deres ekspertise på dette

området? Var det mistanke om at det var manipulering inne i bildet her?

**Terje Gorgas:** Ja, det er riktig at det var mye diskusjon og mye prat om hvorvidt disse målingene var manipulert eller ikke, men det hadde i hvert fall ikke den operative ledelse noen grunn til å tro. Det høres jo veldig usannsynlig ut, i min egen vurdering av det. Det var basert på den antagelse at målingene var riktige slik de forelå. Riktignok foregikk målingene i en periode som var noe atypisk for værforholdene på Hurum.

**Odd Holten (KrF):** Det går på Hafnor-utvalgets mandat: Har dere noen gang vært kjent med hvorfor dette utvalgets mandat ikke fikk i oppdrag å vurdere kategori III B?

**Terje Gorgas:** Nei, jeg vet ikke, jeg kjenner ikke til det.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Først vil jeg bare konstatere at når det gjelder flyselskapene, har dere koordinert en del av deres standpunkter fra den glideflukten dere hadde fra Hurum til landing på Gardermoen – da tenker jeg på SAS, Widerøe og Braathens. Er det korrekt?

**Erik Isachsen:** Det er spørsmål om hvilken type spørsmål du lurer på om vi koordinerte. Når det gjelder den planfaglige prosessen, altså hvordan flyplassen skulle se ut, hvordan det flyoperative skulle være, var vi så klart koordinert, og der hadde vi, i tillegg til våre spesifikke selskaps individuelle synspunkter, stort sett felles synspunkter, så der var vi koordinert.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men når alle disse flyselskapene gikk inn for Gardermoen fordi de var redd for delt løsning, var det en samstemmighet om det. Er ikke det riktig forstått – i hvert fall for Braathens og SAS?

**Erik Isachsen:** Hvorvidt selskapene var koordinert om det spørsmålet ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Hadde dere møter om dette flyselskapene imellom?

**Erik Isachsen:** Vi hadde tett kontakt om prosessene rundt hovedflyplassen, så klart hadde vi det, men om det ligger i ditt spørsmål om vi liksom samkjørte våre standpunkter ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, om dere koordinerte deres synspunkter til offentligheten – overfor departement, Luftfartsverket ...

**Erik Isachsen:** Nei. Den prosessen jeg beskriver som vi koordinerte, går på planfaglige forhold, altså tekniske

og operative aspekter, hvor vi har helt generelle og felles målsettinger. Jeg er ikke kjent med at det politiske aspektet ved det ble koordinert.

**Vidar Kleppe (Frp):** Johan Kjærstad har jo vært inne på høring her før. Er SAS kjent med denne personen, og at han har jobbet for bl.a. Institutt for Forsvarsopplysning, som var en aktør når det gjaldt å komme med innspill til det faglige grunnlaget for bl.a. Gardermoen da den ble hovedflyplass?

**Erik Isachsen:** Vi kjenner jo navnet, og vi kjenner i og for seg delvis deltakelsen. Jeg må si at jeg husker ikke, men jeg trodde de også var inne i forbindelse med Hobøl-aspektet. Men deres formelle rolle og tilknytning kjenner jeg ikke i detalj.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hva var grunnen til at SAS som konsern blankt avviste å ha møte med Institutt for Forsvarsopplysning om de synspunktene de hadde når det gjaldt Gardermoen, bl.a. basert på de erfaringene som flygere og de militære hadde på Gardermoen når det gjaldt bl.a. ising – hvor farlig det egentlig var?

**Erik Isachsen:** Basert på ditt utfyllende spørsmål kan ikke jeg svare på hvorfor vi ikke har hatt møte bl.a. med dem. Per dags dato husker jeg ikke hvorfor den beslutningen ble tatt, når henvendelsen kom, og hvordan den var begrunnet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men synes du ikke det er rart i ettertid at når de som har vært aktører oppe på Gardermoen, som hadde verdifull erfaring – en del av dem har òg vært flygere i deres selskap SAS – kom med innvendinger, og de hadde faglig grunnlag, så avviste SAS dem?

**Erik Isachsen:** Hvis din beskrivelse av virkeligheten er riktig, er det klart at det kan synes rart. Men jeg har altså ikke den kunnskapen om dette som gjør at jeg kan vurdere og svare tilfredsstillende på ditt spørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Johan Kjærstad sa da han var her på åpen høring, at han ikke torde å si alt til kontroll- og konstitusjonskomiteen i åpen høring, men han skulle vurdere å gå videre på en del av de tingene som han mente lå til grunn for stedsvalg, overfor en eventuell granskingskommisjon.

Men det inntrykket som vi satt igjen med, var jo det at SAS-ledelsen og de andre flyselskapene her nærmest ble truet med konsesjoner, at det ble vanskeligheter hvis ikke de kom på plass og var enig i det som Opseth hadde gått inn for, nemlig landing på Gardermoen.

**Gunnar Reitan:** Det siste vil jeg ganske enkelt avvise.

Den andre kommentaren til dette er at i en sann situasjon vil jo alltid enkeltpersoner ha synspunkter av mer politisk karakter.

**Vidar Kleppe (Frp):** Han var jo ingen enkeltperson.

**Gunnar Reitan:** Det har vært flere enkeltpersoner som har vært nevnt her. Vi som selskap må ta ansvaret for å ha en prosess på dette hvor vi skiller mellom private synspunkter og hva som er rett for virksomheten. Og det som har påvirket vårt agerende i denne saken under denne prosessen, er rakt opp og ned en vurdering av hva som er best for virksomheten.

**Vidar Kleppe (Frp):** Riktig. Best for virksomheten – og sikkerheten for passasjerene går jeg også ut fra var avgjørende og viktig.

**Gunnar Reitan:** Naturligvis.

**Vidar Kleppe (Frp):** Når en da ser på de innvendinger som Kjærstad og hans gruppe hadde, bl.a. når det gjaldt sikkerheten, ising osv., viser det seg i hvert fall i ettertid at advaringene mot Gardermoen har slått til. Hvilken kommentar har du til det? Det kunne jo ikke komme som julekvelden på kjerringa?

**Gunnar Reitan:** La oss dele dette i to.

Mitt svar på det er at de problemer vi har i dag, er altså at den operative tilgjengeligheten er for dårlig. Det er ikke sikkerheten som er for dårlig, men det er den operative tilgjengeligheten som er for dårlig. Vårt syn på det er at man altså ikke har gått dypt nok i sine vurderinger da man bygde denne flyplassen, slik at man kunne håndtere de kjemikalier og avisingsvæsker og hva det nå er, slik at man får en operativ tilgjengelighet som er god nok.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men det burde jo dere som flyselskap visst, at det var problemer på Gardermoen når det gjaldt ising. Når Gardermoen skulle bli en miljøflyplass der det ikke skulle være noe særlig med kjemikalier, vet vi jo at det teknisk ikke går an å løse det med andre ting enn kjemikalier, så vidt jeg vet, og det har vi også fått bekreftet fra dere før her.

**Gunnar Reitan:** Men det betyr at da handler det om mekaniske innretninger etc. for å ta hånd om de væskemengder osv. som skal til. Det er det som må gjøres på en forsvarlig måte for å forene hensynet til miljøet og den operative tilgjengeligheten. Vi må tenke på det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Mener du at det går an å forene miljøet her med å bruke mer kjemikalier, når vi har krav som er satt på dette området? Er det ny teknologi som kan løse dette?

**Terje Gorgas:** Det lar seg løse ved å bygge oppsamlingssystem. Jeg kan vise til München, der man har bygd et system som samler opp absolutt alt i grunnen. Det er laget et slags basseng under flyplassen, så det er fullt mulig å gjøre det. Men jeg vet jo ikke noe om hva det koster.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det vil jo bli dyrt. I den byggeperioden vil en jo òg få problemer, vil jeg anta, med regulariteten på flyplassen.

**Terje Gorgas:** Jeg kan ikke uttale meg om det. Jeg kjenner ikke til det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men når vi ser på hvordan det har gått på Gardermoen – ut fra lovnadene og premissene da dere snudde og gikk inn for Gardermoen, føler dere det som et løftebrudd? Eller føler dere dere rett og slett lurt?

**Gunnar Reitan:** Sånne uttrykk får jo en dramatisk klang. Det er ingen tvil om at det som nå gjenstår for at flyplassen skal ha den operasjonelle tilgjengeligheten som er nødvendig, og som var forutsatt, må løses. Og som sådan er det beklagelig at ikke det har skjedd, i likhet med at det også er beklagelig at vi nå har hatt ett år med innkjøringsproblemer, som vi mener at det ikke hadde vært nødvendig å ha, hvis man hadde hatt funksjon lenger opp på agendaen under utbyggingen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så det er et løftebrudd ut fra det som dere er blitt lovet i forkant?

**Gunnar Reitan:** Det er et forhold som vi for seks-sju år tilbake ikke reflekterte over som en problemstilling, fordi det var en grunnforutsetning i de utredninger som ble gjort. Det er klart man satt ikke med utredningsmateriale den gangen som sa: Vi vet ikke helt om vi får taksebanen til å være noenlunde isfri.

**Vidar Kleppe (Frp):** Dere tenkte ikke over det i det hele tatt?

**Gunnar Reitan:** Jo, man tenkte ...

**Vidar Kleppe (Frp):** For seks-sju år siden – det var i hvert fall ikke det som dere konsentrerte fokus på. Og når du da i ettertid ser det som har skjedd, er vel det et løftebrudd? Du ble veldig overrasket?

**Gunnar Reitan:** Ja, det kan man si at vi ble. Nei, nå må vi være ... Du stiller spørsmål som en journalist. – Overrasket? Vi var jo ikke overrasket i den forstand at vi ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Dere hadde jo ikke fokus på dette i forkant?

**Gunnar Reitan:** Jo, vi hadde fokus ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ikke noe særlig – det sa du jo i stad.

**Gunnar Reitan:** Neimen du, la meg nå få prøve ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja.

**Gunnar Reitan:** Det der var ikke et fokusert område i en tidlig fase, fordi det var en forutsetning. Derimot ble det fokus på disse tingene i utbyggingsperioden. Og vi har kritisert – og det står vi for – at det var for lite funk-

sjon som stod høyt på agendaen, og for mye byggeri. Og det er det vi har betalt for i løpet av dette første året av innkjøringen – unødvendig vil vi påstå.

Men når alt det der er sagt: Vi er der vi er, og det det nå gjelder, er å rette opp de gjenværende skavankene. Det må man gjøre hvis man skal få denne flyplassen til å bli bra i harde vintre.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, det syns vi også.

**Møtelederen:** Da går vi til oppfølgingsspørsmålene – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Bare et kort oppfølgings-spørsmål: Gardermoen har det jo vært flyplass på, og jeg går ut fra at SAS hadde god kjennskap til hvordan den flyplassen fram til da hadde fungert. Hadde man i SAS behov for å høre med andre brukergrupper hvordan Gardermoen egentlig fungerte, eller følte man seg rimelig trygg på at man hadde god kjennskap til området?

**Terje Gorgas:** Det spørsmålet kan jeg ikke svare konkret på, men vi hadde jo rimelig god kjennskap til Gardermoen fra før. Vi opererte jo der, selv om det var i relativt begrenset utstrekning, for det var jo chartertrafikk vi fløy fra Gardermoen, og det var ikke så veldig mye.

**Kari Økland (KrF):** Vi hører jo at oppsamlingskar til avisingsvæske kan bli kostbart, og det kan også medføre noen begrensninger. Mener dere at begrensningene i utslippet av avisingsvæske er noe dere kan leve med i lang tid? Er det uakseptabelt hvis ikke slike oppsamlingskar blir bygd?

**Terje Gorgas:** Hvis man bare skal se på det rent operative, kan man si at man kan akseptere hva som helst, for da stopper vi bare operasjonene. Men ut fra en driftsmessig synsvinkel, å få det til å fungere som en flyplass og kunne operere også på vanskelige vinterdager, må det være et krav at vi kan bruke kjemikalier.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg får si som jeg har sagt før: Stakkars Fjærvoll!

Hvem traff beslutningen om at SAS som selskap ville ha Gardermoen fremfor delt løsning? Altså: Det har blitt sagt flere ganger nå at man måtte legge personlige vurderinger og slikt til side, det var selskapet som skulle treffe en beslutning – som dere har bekreftet ble gjort – om at man gikk for Gardermoen, fordi man var redd for delt løsning. Var det styret, var det administrerende direktør, var det Norge-direktøren, hvem traff den offisielle beslutning på vegne av SAS?

**Gunnar Reitan:** Det der var ingen sak som det ble tatt stilling til i styret, det var det ikke, så det var en administrativ beslutning. Jeg tør ikke si med så stor sikkerhet hvorvidt dette kun var i Norge eller om det også var

ved hovedkontoret, det tør jeg ikke si, men det var en administrativ beslutning.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil bare si at jeg gjerne vil ha det svaret, hvis du kan få det undersøkt. En god del av de andre spørsmålene som er stilt, ville være helt irrelevante hvis beslutningen ble truffet av en person som ingen av dere har peiling på i realiteten hadde kontakter med slike som samferdselsminister, regjeringsmedlemmer for øvrig og slikt når det gjelder en del ting som det er blitt spurt om tidligere.

**Gunnar Reitan:** Ja visst, greit.

**Møtelederen:** Da er det ikke registrert flere som har hovedspørsmål. Da gir jeg ordet til saksordføreren til slutt – vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Det er et kort spørsmål til slutt.

I og med at SAS nå hadde tenkt seg Hurum og satset veldig mye på et forarbeid knyttet til Hurum, har jeg også forstått det slik at dere på det tidspunkt hadde tenkt dere at dere skulle legge selve hovedbasen teknisk sett på Hurum. Kunne det være slik at det var bekvemt for dere at dere hadde gått så høyt opp på banen, at dere på en måte hadde lovt så mye at det var bekvemt nå at det ikke ble Hurum, men at dere fikk svitsjet over til Gardermoen og dermed ikke behøvde å ha med de samme lovnader?

**Gunnar Reitan:** Nei, det må jeg fullstendig avvise.

En annen ting er at vi har jo bygd den tekniske basen på Gardermoen i ettertid.

**Møtelederen:** Da sier jeg tusen takk til Gunnar Reitan, Terje Gorgas og Erik Isachsen for deres medvirkning til å bringe klarhet i de spørsmål som ble stilt, og så får vi se hvordan komiteen trekker konklusjonene etter hvert. Hvis vi har ytterligere spørsmål – bl.a. bad Carl I. Hagen om en bekreftelse her – så kan vi vel få skriftlige svar direkte til komiteen.

Tusen takk!

Høringen avbrutt kl. 11.15.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.20.

*Høring med Per Ødegaard, stasjonsdirektør i Braathens, Svein Solberg, operativ direktør i Braathens, og Kjell Wilsberg, director business i Braathens.*

**Møtelederen:** Møtet er igjen satt.

Vi fortsetter etter denne korte pausen, og jeg ønsker velkommen til Braathens Per Ødegaard, Kjell Wilsberg og Svein Solberg.

Som dere sikkert fikk med dere i stad, foretar vi en høring basert på Riksrevisjonens rapport om Gardermoenens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, herunder også

beslutningsgrunnlaget for valg av hovedflyplass. Og det er vel mest i den sammenheng at dere er invitert til å komme til høring i dag.

Vi kjører en prosedyre som går på at hvert av komiteemedlemmene har ti minutter til å stille spørsmål. Det inkluderer også svarene, så jeg ber om at svarene er så presise og korte som mulig.

Jeg gir først ordet til saksordfører Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Det kan virke som det blir noe repetisjon, men det er jo naturlig, dere har jo egentlig samme type oppdrag som SAS, nemlig å trafikkere og frakte passasjerer og gods. Jeg forutsetter da at dere har bakgrunn for å kunne gi oss noe informasjon fra den fasen hvor selve Gardermoen skulle planlegges, og hvor dokumentasjon for oss ble utredet, for det er jo det som er vår innfallsvinkel – Riksrevisjonen mener at det er grunnlag for å se litt nærmere på den informasjon som vi har fått som bakgrunn for at vi skulle fatte vedtak her i Stortinget om det skulle bygges flyplass der eller ei. Jeg håper at dere kan svare på slike spørsmål.

Jeg starter da med å spørre dere: Hva er grunnen for at også Braathens som selskap valgte Gardermoen som hovedflyplass for østlandsområdet i forhold til deres tidligere standpunkt knyttet til Hurum?

**Per Ødegaard:** Nei, vi har vel i utgangspunktet overhodet ingen avvikende synspunkter eller standpunkter i forhold til det SAS presenterte. Vi var for Hurum. Vi var, da Hurum ikke lenger var et aktuelt alternativ, livende redde for en ny ørkenvandring, og vi var sterkt imot en delt løsning.

**Odd Holten (KrF):** Det er jo helt identisk med det SAS kom med, og det var for så vidt ikke så uventet.

Men så har vi dette med tilstrekkelige opplysninger på beslutningstidspunktet for de flytekniske forholdene, og nå har vi jo vært inne på dette med ising tidligere i høringen. Hvordan bedømte dere denne situasjonen? Jeg tar ikke med tåke og snøforhold osv., jeg vil konsentrere meg om ising, som har vært et hovedspørsmål knyttet til Gardermoen. Hvordan er deres oppfatning i den sammenheng?

**Per Ødegaard:** Etter min mening hersker det fremdeles en viss begrepsforvirring som jeg tror det kan være greit å rydde opp i. Det har vært snakket om ising både på fly og på bakken, og om avising. På vårt språk når vi aviser flyene, kaller vi det de-icing. Og jeg tror vi skal være så konsekvente når vi snakker om avising her, at vi bruker uttrykket de-icing om fly, og så kan vi snakke om avising på bakken.

Flyene blir de-icet med en blanding av glykol og vann, altså en alkoholblanding. Denne blandingen blir samlet opp på Gardermoen, og det finnes sågar et gjenvinningsanlegg for glykolen der oppe, så den representerer i utgangspunktet ikke noe miljøproblem. Så blir det brukt et acetat, en kunstgjødsel, for å fjerne is på bakken,

og det blir gjort på rullebanen. OSL har ingen tillatelse til å bruke acetat på takseveier og oppstillingsplasser.

**Odd Holten (KrF):** Men dere hadde forutsatt at både taksebaner og oppstillingsplasser skulle være fri for is, slik at dere var sikre på det når dere valgte Gardermoen?

**Per Ødegaard:** Igjen må vi stoppe opp et lite øyeblikk. Gardermoen er kjent for strenge vintre og tørr kulde. Og i den grad vi har hatt «normale vintre» de to siste årene, er det jo ikke streng kulde som har preget forholdene der oppe, det er tvert imot vekslingen mellom noen få kuldegrader og 0. Når det er streng kulde, er det i utgangspunktet en enkel oppgave å fjerne mekanisk snø og is, og da får vi tørre og greie forhold som det hvis det blir glatt, går an å strø på. På det 0-føret som vi har opplevd både i år og til dels også i fjor, holder ikke det. Det er fremdeles glatt på bakken etter at man har fjernet løsmassene på toppen, og da må det til bruk av kjemikalier.

**Odd Holten (KrF):** Når den administrative ledelse nå valgte å flytte over til Gardermoen fra Hurum, hadde dere flygerne deres med dere på den beslutningen, eller var det en protest i flygermiljøet også hos dere?

**Svein Solberg:** Nei, det var flygerne enige om at vi måtte gjøre. Vi var nok klar over at værforholdene og baneforholdene antakeligvis ville bli noe verre enn det vi ville ha opplevd på Hurum, men det må vi ta høyde for. Det er snakket om sikkerhet på flyplassen her en god del, og det er jo dette vi tar høyde for. Den operative ledelsen må rett og slett stoppe trafikken når forholdene blir for dårlige, og det er det som er vesentlig i den sammenheng. Så når man flyttet til Gardermoen, måtte man ta høyde for slikt, og det går rett og slett ut over regulariteten.

**Odd Holten (KrF):** Kan jeg da spørre om når det var man på Gardermoen fikk den såkalte kategori III for å kunne lande – for hvis Gardermoen nå skal lande etter kategori III, hvorfor var det ikke mulig å få den samme muligheten på Hurum i sin tid?

**Svein Solberg:** Når det gjelder kategori III – jeg regner med at du sikter til III A – får vi sannsynligvis den på Gardermoen. Vi ville helt sikkert fått den på Hurum og på hvilken som helst annen plass vi ville valgt på Østlandet.

**Odd Holten (KrF):** Du sier at vi vil helt sikkert få den. Dere har den ikke?

**Svein Solberg:** Nei, vi har den ikke i dag. Vi har kategori II, som er litt dårligere, altså du må ha litt bedre værforhold for å kunne lande.

**Odd Holten (KrF):** Men det er jo litt interessant at dere ikke har det i dag. Med andre ord: Vi kan jo si at egentlig har dere en svakere sikkerhet for landing på Gardermoen også i forhold til – hvis vi tenker oss litt til-

bake – det det var reist tvil om når det gjaldt Hurum. Ville det ikke ha vært naturlig at disse to flyplassene egentlig fikk den samme mulighet til å operere under samme forhold?

**Svein Solberg:** Jo, det syns jeg da – men ikke bland sammen disse kategoriene og sikkerhet, det har med regularitet å gjøre.

**Odd Holten (KrF):** Jeg er klar over det. Men det går jo på sikkerheten, for du kan jo ikke si at regulariteten kan fjernes fra sikkerheten. Det er jo én og samme ting, egentlig.

**Svein Solberg:** Nei, jeg syns ikke du har rett i det.

**Odd Holten (KrF):** Så spør jeg: Hva er erfaringen med dagens anlegg på Gardermoen når det gjelder de flytekniske og sikkerhetsmessige forhold? Er det slik at dere nå er tilfreds med det som foreligger av sikkerhetsmuligheter og tekniske anlegg på denne nye flyplassen?

**Svein Solberg:** Nei, vi er jo ikke det, og det kom vel frem hos SAS her også at forholdene på oppstillingsplassene og på taksebanene om vinteren ikke er gode nok. Og vi har også hørt hva det kommer av: Vi får ikke bruke kjemikalier, og det begrenser muligheten for å operere flyene våre under slike forhold – regularitet.

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

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gripe fatt i det siste, altså at dere ikke får bruke kjemikalier. Jeg så i en avisartikkel at det som dere bruker i dag, også går ut over asfalten, at den må skiftes ut hyppigere. Hvordan ser dere økonomisk på det?

**Per Ødegaard:** Nei – problemene ligger jo ikke i om det blir noen større eller mindre slitasje på asfalten. Jeg tror ikke det representerer noe problem i det hele tatt i forhold til det overordnede, at vi har en akseptabel bremsekvotient og ikke for glatte oppstillingsplasser og avkjøringsveier. Jeg har lyst til å legge til – og det er en ren saksopplysning – at det foreligger planer om å koble sammen det ledningsnett som ligger under oppstillingsplassene, slik at det sannsynligvis til neste vinter også vil være mulig å samle opp eventuelt det vannet som renner av, og som da er tilsatt disse kjemikaliene. Men det vil kun være mulig å gjennomføre til en relativt høy kostnad neste sommer, og vi er midt i en vinter. Og det er jo paradoksalt for oss som er der oppe daglig, at E6 – som går rett over grunnvannsbassenget – blir saltet med en gang det er snakk om at vi begynner å nærme oss rimingspunktet, mens flyplassen, med veldig store verdier, stenges. Og det acetatet jeg snakker om, som vi gjerne vil skal tas i bruk inneværende vinter for å gi oss de rette marginene, er i realiteten omtrent det samme som den kunstgjødselen som bøndene rundt flyplassen bruker

hver eneste sommer på jordet. Og grunnvannet der oppe, som det ikke foreligger noen planer om å bruke til noe som helst, er nå renere enn da vi begynte å bygge flyplassen.

**Møtelederen:** Neste oppfølgingsspørsmål – Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Det blir vel litt galt hvis man sammenligner kunstgjødsel som bøndene bruker om sommeren, og det å bruke kunstgjødsel hele året – det var nå det. Men ellers vil jeg stille spørsmål om en ikke måtte være klar over begrensningen i bruk av kjemikalier. Hvordan kunne en allikevel gå med på det? Var det fordi en regnet med at det ville bli løsninger i ettertid?

**Per Ødegaard:** Nei, men vi kjente forholdene på Gardermoen. Gardermoen har, som jeg sa i stad, vært en plass med streng kulde og mye snø, og man kan bruke mekaniske hjelpemidler for å rydde snøen. Men de to siste vintrene har jo ikke vært preget av streng kulde og mye snø, og da er altså ikke de vanlige hjelpemidlene gode nok. Når det er snakk om å fjerne snøen med acetat, hadde vi selvfølgelig ikke tenkt å gjøre det om sommeren. Så vi hadde ikke tenkt å bruke det hele året, men tvert imot bare de dagene som er kritiske der oppe, hvor temperaturen i bakken er under null og temperaturen i luften er over null.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg har samme spørsmål egentlig som til SAS. Føler dere dere ikke nå i ettertid lurt? Er det et løftebrudd fra myndighetenes side, ut fra de premissene dere hadde da dere skiftet om til Gardermoen, kontra det dere har fått i dag?

**Per Ødegaard:** Nei, jeg kan ikke si at vi har noen grunn til å føle oss lurt. Tvert imot synes jeg dialogen vi har hatt med OSL i oppstartperioden, har vært veldig god. Det er en del klimatiske forhold som er litt annerledes enn det vi hadde forventet, ut fra den driften vi har hatt på Gardermoen gjennom hele perioden for så vidt, som gjør at vi har fått en langt dårligere regularitet enn det vi hadde ønsket. Og det har da også i ettertid vist seg at da man planla antall oppstillingsplasser for de-icing, tok man ikke fullt ut selskapenes synspunkter innover seg, og det førte til at vi hadde en omfattende ombygging av disse plassene nå forrige sommer.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så alt i alt er Braathens tilfreds med situasjonen?

**Møtelederen:** Det er ett oppfølgingsspørsmål! – Du kan svare på det.

**Per Ødegaard:** Nei, vi føler oss ikke lurt, men vi er på ingen måte tilfreds med situasjonen.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere satt jo her i stad og hørte på spørsmålene til SAS. Det var Hagen som tok opp dette med flyplasskostnader i forhold til syd eller nord for Oslo – oppfattet jeg det som at dere hadde størst fordel av plassering nord, eller har dere gjort samme vurdering som SAS?

**Kjell Wilsberg:** Nei, vi hadde vel også i våre beregninger et utslag som ville gi oss en fordel med en plassering syd. Vi gjorde en del beregninger på midten av 1980-tallet. Jeg tror det var i april 1985 at vi sendte brev til Samferdselsdepartementet i forbindelse med delte løsninger med Fornebu den gangen, og kostnadene ved delte løsninger. De forskjellige typer delte løsninger som ble lansert med årene, var jo alle mulige typer delinger, innland og utland, nord-syd, øst-vest osv., og for oss var det litt mer enn å dele en kake det å dele operasjoner.

Totalt sett var det vår vurdering at det flymessig operativt var minst kostnader ved å ligge syd. Men det viktigste var jo kostnadene for dem som skulle til og fra flyplassen. Det var det som var grunnleggende for vårt standpunkt om å legge flyplassen syd – nærmest det befolkningsgrunnet den skulle betjene.

**Inger Lise Husøy (A):** Så det var rent kommersielle ...?

**Kjell Wilsberg:** Ja, på vegne av våre passasjerer. Men da vil jeg si kommersiell i positiv betydning, for det er jo passasjerene vi lever av og som betaler det vi har av kostnader. Så det var ut fra bruken.

Men det som var viktig, og hvorfor vårt standpunkt var så klart, var at den trafikken som var på Fornebu, og som vi skulle flytte til Gardermoen, var først og fremst kortdistansetraffikk. Norsk luftfart er kortflyving. To tredjedeler av dem som reiste fra Fornebu, og som forutsetningsvis skulle reise fra Gardermoen, reiste mindre enn 60 minutter i flytid. Da var det for oss et poeng at tiden til og fra denne flyplassen i hvert fall ikke skulle være lenger enn det man satt i et fly.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil også spørre dere om dette med «black star», for det ble jo så dramatisert her på forrige høring. Er det helt på sidelinjen det å si at Gardermoen kan karakteriseres som «black star»? Hva betyr det egentlig i deres miljø?

**Svein Solberg:** Det er Flygerforbundet som deler ut disse stjernene, og den sorte er jo ikke bra da, tydeligvis. Selskapene er ikke inne her, men vi vet jo litt om hva det betyr. Husk også på at Fornebu hadde en sort stjerne, Schiphol i Amsterdam har det faktisk også, så dette går ikke på totaliteten, tror jeg. Når det gjelder Gardermoen, går vel dette nettopp på disse tingene som vi hørte om glatte taksebaner og oppstillingsplasser. Det er derfor man får en sånn ...

**Inger Lise Husøy (A):** Det er ikke noen offisiell kategori eller rangering hvor flyselskapene er inne i bildet?

**Per Ødegaard:** Nei, flyselskapene er ikke inne i bil-  
det her. Det er flygerforeningene og -forbundene interna-  
sjonalt som har dette systemet.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere sa at dere hadde et godt  
forhold til og samarbeid med OSL. Men hvordan kunne  
det gå an å planlegge så dårlig? Det er greit at vi er vant  
med stabile vintre, men man må jo også ta høyde for mil-  
de vintre, slik som vi har hatt de siste årene. Hva var det  
som gikk galt i planleggingen?

**Per Ødegaard:** Jeg er ikke sikker på om det nødven-  
digvis var så veldig mye som gikk galt i planleggingen.  
Men det er klart, miljøkravet til OSL har blitt skjerpet et-  
ter åpningen. Dere er sikkert kjent med at vi ble bøtelagt  
etter utslippene i fjor. Vinteren i fjor var en innkjørings-  
vinter hvor vi skulle prøve mye nytt utstyr og trene opp  
mange nye mennesker. Det førte vel kanskje til at utslip-  
pene ble noe større enn de burde ha vært, og det kan vel  
ligge bak bøteleggingen. Og vi ser jo nå, som sagt, stor  
vilje, i og med at plattformene for de-icing av flyene ble  
bygd om forrige sommer, og at det nå foreligger planer  
for å kunne samle opp vannet, som absolutt etter min me-  
ning burde muliggjøre en tillatelse til å bruke kjemikalier  
også på oppstillingsplassen.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg oppfatter at dere tar plane-  
ne seriøst og har tro på dem og på at det skal bli bedre,  
men betyr det at dere også har tro på at det blir bedre –  
altså regulariteten først og fremst – til neste vinter?

**Per Ødegaard:** Ja, for det første er jo regulariteten i  
vinter langt bedre enn det den var i fjor vinter. Og får vi  
nå bukt med det siste problemet – som vi etter min per-  
sonlige mening ville kunne få bukt med i morgen hvis  
man fikk tillatelse til å bruke et begrenset antall kilo med  
kjemikalier på oppstillingsplassene – vil regulariteten bli  
bedre. Kommer dette på plass til neste vinter, er jeg over-  
bevist om at forholdene vil bli bedre, ja.

**Inger Lise Husøy (A):** Men hvis de ikke blir det? For  
her er det jo myndighetene som er inne i bildet og skal  
avgjøre, og det er en ikke enkel sak, det vet dere. Så hvis  
det ikke går i deres retning i forhold til miljøkravene,  
hvilke alternativer har dere da?

**Per Ødegaard:** Jeg kan ikke se at det finnes noe al-  
ternativ til det, så da må vi be politikerne om medvirk-  
ning til at forholdene på Norges hovedflyplass blir lagt til  
rette, så vi kan drive også gjennom en norsk vinter.

**Inger Lise Husøy (A):** Så det du sier, er at vi fortsatt  
kan møte en stengt flyplass, særlig på vinteren?

**Per Ødegaard:** Ja, nettopp basert på dette som har  
vært et tema her, at vi og selvfølgelig pilotene og selska-  
pene må ivareta sikkerheten. Hvis sikkerheten ikke er til  
stede, må vi stoppe operasjonene.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, jeg er jo glad for at dere  
gjør det, men jeg er ikke glad for at situasjonen er slik at  
en må stenge, det er det som er problemet. Men du kan  
ikke love bot og bedring på det, uten en demping av mil-  
jøkravene?

**Per Ødegaard:** Jeg sier ikke at man behøver å dempe  
miljøkravene, for hvis man nå får gjennomført den om-  
byggingen av dreneringsanlegget som er planlagt neste  
sommer, kan det etter min vurdering – nå er det jo ikke  
jeg som skal vurdere dette – ikke være noen grunn til å  
nekte oss å bruke acetater på oppstillingsplassen.

**Møtelederen:** Jeg har ikke registrert noen til oppføl-  
ging.

Da går vi videre på hovedspørsmålene – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det var snakk om regularitet i  
sted, og at det ikke har noe med sikkerheten å gjøre. Det  
er jeg helt enig i; sikkerhetsreglene setter klare grenser  
for det som blir regulariteten, det er jo forholdet der.

Er det slik at det er regulariteten som opptar flyselska-  
pene, og at de i realiteten ikke bryr seg om årsakene til at  
det er den og den regularitet, altså at det er regulariteten  
som sådan som er det viktige? Om det skyldes tåke, om  
det skyldes glatte rullebaner, om det skyldes glatte takse-  
baner, eller om det er for sterk sidevind – er det riktig at  
det er regulariteten som sådan, på litt lengre sikt og kom-  
mersielt, som er viktig?

**Svein Solberg:** Det viktige er å forholde seg til de  
forhold vi til enhver tid må operere under. Det er det vi  
setter som første prioritet uansett – da tilsidesetter vi re-  
gulariteten. Ser man på det økonomiske og samfunnsnyt-  
tige, er selvfølgelig regulariteten viktig. Det behøver vel  
ikke utbroderes noe mer, det å være et pålitelig og tids-  
riktig flyselskap er jo særdeles viktig.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvorfor jeg spør, er at Hurum  
ble skrinlagt fordi det ble hevdet fra myndighetene at re-  
gulariteten ikke ville nå det kravet som flyselskapene  
bl.a. hadde satt – og som man også hadde satt hos myn-  
dighetene – for regulariteten på en flyplass, og at det  
skulle skyldes tåke.

Gikk dere inn i denne diskusjonen og påpekte at kan-  
skje regulariteten på Gardermoen ikke ble så god hvis  
man tok alle andre ting enn akkurat tåke og sidevind med  
i bildet?

**Svein Solberg:** Ja. Vår første prioritet var Hurum –  
slik ble det jo ikke – og Hurum hadde etter mitt operative  
synspunkt heller ikke noe tåkeproblem. For man snakker  
i dag om disse kategoriene II og III. Med III A, den beste  
som vi kan operere under, er rullebanesikten 200 meter.  
Kommer vi ned på III B, er den helt nede på 50 meter,  
man har ikke engang lov til å lande selv. Jeg kan forsikre  
at på 200 meter, fra piloten ser rullebanen til vi sitter der,  
går det ca. to sekunder, det skal være ganske dårlig vær  
eller mye tåke før man stopper da. Disse kategoriene

kunne vi fått på Hurum – vi har kategori II på Gardermoen i dag – og vi kunne fått det på andre plasser. Så tåke ville ikke vært problemet. Vi sa også at været ellers, bl.a. ising og snø, og baneforholdene ville være et større problem på Gardermoen enn på Hurum. Men det måtte vi da operativt ta høyde for.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det høres ut som at du fortsatt har den oppfatningen at tåke som sådan aldri burde vært brukt, eller var en reell grunn, for å stoppe Hurum.

**Svein Solberg:** Nei, det synes jeg det ikke burde vært. Man snakket jo allerede den gangen – sent på 1980-tallet – om disse kategoriene, og det var sågar flyplasser rundt i verden som opererte på disse minimalene.

**Carl I. Hagen (Frp):** Åsmund Rabbe, daværende leder for flymeteorologisk avdeling i DNMI, hevdet at hadde man vurdert Hurum ut fra kategori III eller kategori III B, ville selv de målingsresultater som mange satte spørsmålsteget ved, vært tilfredsstillende med hensyn til regularitet. Er det den samme oppfatningen du har?

**Svein Solberg:** Det tror jeg han har helt rett i.

**Carl I. Hagen (Frp):** Har du noen forklaring på hvorfor Braathens så lett droppet å kjempe for Hurum, når grunnlaget var tåken – som du nå sier ikke var reelt?

**Svein Solberg:** Jeg tror verken Braathens eller SAS droppet Hurum med lett hjerte, men hele den historien tror jeg politikerne kan fortelle mer om enn det selskapene kan.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er det vi prøver å finne ut av. Vi så at dere satt her ved begynnelsen av denne høringen, så jeg vil spørre dere generelt: Var det noen av SAS-representantene som gav uttrykk for noe som dere er dypt uenig i, som dere føler et behov for å korrigere? Jeg snakker ikke om at dere skal være enig i hver eneste setning, for det går ikke an, men satt dere der og tenkte: Nei, det der er ikke riktig, det vil jeg gjerne korrigere?

**Svein Solberg:** Nei, jeg synes at det fra Gorgas' side – den operative side – var helt korrekt. Vi må forholde oss til de begrensningene vi har, uansett om det er på Gardermoen, i Tromsø eller i hele verden. Så sånn sett spiller det ingen rolle.

**Carl I. Hagen (Frp):** Dere har også hatt den holdningen at dere når det gjelder OSL og for så vidt alle flyplasser, er kunde hos flyplassene, og at avgjørelsene ligger hos flyplasselskapene – eller Luftfartsverket for de andre flyplassene – og at dere som bruker kun kan gi uttrykk for ønsker, men ikke kan påta dere noe ansvar for at flyplassene er sånn og sånn, at man ikke får lov til å slippe ut sånn og sånn, osv. Er det riktig oppfattet?

**Svein Solberg:** Det er en riktig oppfatning. Vi er en kunde som betaler for en tjeneste, og denne tjenesten har vi fullt ut ikke fått på Gardermoen så langt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så sender dere regningen videre til oss passasjerer, som alle andre selvsagt må gjøre.

Har dere studert Hafnor-rapporten? Satte dere dere inn i problematikken om Hafnor-rapporten? Det er så mange som snakker om at Hafnor-rapporten påpekte at regulariteten ville være 79 pst. Det var aldri Hafnor-rapporten innom – til dem som har trodd det. Er Hafnor-rapporten et godt stykke arbeid? Og da bør dere selv ha lest den – ikke bare hva dere har oppfattet.

**Per Ødegaard:** Jeg tror faktisk jeg kan svare på vegne av alle tre at om vi ikke har hele Hafnor-rapporten friskt i minne, for det tror jeg er å gå langt, så tror jeg vi alle tre har lest om ikke hele, så i hvert fall store deler av Hafnor-rapporten.

Jeg vet ikke om du har noe ...

**Kjell Wilsberg:** Vi hadde også en representant fra selskapet med i denne evalueringsgruppen, og vår representant kom jo i et visst lys ved at han stilte spørsmål rundt habilitet. Det var bl.a. et intervju i Aftenposten den 21. april 1991, hvor dette kom frem. Men utover det kan ikke vi si noe annet enn at vi måtte forholde oss til de dokumenter som forelå. Og for selskapets del er det klart at konklusjonene der måtte vi ta til etterretning.

**Carl I. Hagen (Frp):** Får jeg stille det samme spørsmålet som jeg stilte SAS: Hvem traff avgjørelsen på vegne av daværende Braathens SAFE, at man skulle gå for Gardermoen, i og med at Hurum var droppet av myndighetene, fremfor delt løsning, eller fremfor å kjempe for Hobøl eller noe annet, ved å si: Ok, vi aksepterer Gardermoen for å slippe delt løsning?

**Per Ødegaard:** Det var en absolutt samlet administrasjon i Braathen, og budbæreren av budskapet var den gangen Bjørn Braathen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er dere kjent med om det var noen telefonsamtaler eller noen «kaffekopp-prater» mellom daværende statsminister eller daværende samferdselsminister og Bjørn Braathen eller andre som nevnte at det er klart at når det gjelder Gardermoen, så er vi veldig opptatt av dette, og vi vil jo kunne se det i relasjon til eventuelle fremtidige konsesjoner og slikt – var det noe slags press, som dere er kjent med?

**Per Ødegaard:** Nei. Selvfølgelig var det samtaler. Nå vet ikke jeg akkurat om vi hadde det med statsministeren, men vi snakker jo med samferdselsministeren med jevne mellomrom, som naturlig er. Men så langt jeg er kjent med, og kan huske, har noen form for press aldri forekommet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ble det oppfattet hos dere at daværende samferdselsminister var av den klare oppfatning at enten blir det Gardermoen, eller så blir det delt løsning – andre alternativer må dere glemme?

**Kjell Wilsberg:** I likhet med Isachsen i sted var også jeg til stede i Polyteknisk da det ble sagt, og jeg har også oppfattet nevnte person som en mann med klare meninger. Så når han sa det, mente han vel det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så når det gjaldt muligheten for å gå inn og kjempe for å se på Hurum igjen eller utrede Hobøl – Brevik i Luftfartsverket sa jo at det hadde tatt bare tre-fire måneder å få tallene for Hobøl opp på samme nivå som for Gardermoen for å kunne få en sammenligning – følte dere at det ville falle i fisk, sjansen for at det ville bli delt løsning eller for at det ville bli mange år med ny bortkastet tid, var for stor. Dere ville ikke gamble på det. Er det riktig oppfattet?

**Møtelederen:** 1 minutt igjen.

**Kjell Wilsberg:** Jeg tror vel at vi – hvis en skal bruke det uttrykket – var nede for telling. Jeg tror ikke vi orket mer, for å si det sånn. Vi hadde vært gjennom en prosess helt tilbake fra Tufte-Johnsen-komiteen og Lundby-utvalget. Vi var gjennom 20 år med vandringer, og selv om vi registrerte at hver gang det var et alternativ, tapte Gardermoen, var vi på en måte nede for telling. Vi var, som SAS, oppriktig i frykt for delt løsning, og Hobøl – der man seks-åtte år tidligere hadde opphevet båndleggingen – var ikke i våre øyne et oppdatert prosjekt, og vi hadde ingen forutsetning for å vurdere at det i løpet av så kort tid kunne være et reelt alternativ igjen. Så jeg tror at vi var ferdig med debatten den 15. februar 1990, da vi hadde pressekonferanse.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da har jeg et siste spørsmål, og det går på selve prosjektet Gardermoen flyplass. Det har vært hevdet både fra dere og andre en del ting. Kan man si det slik at det etter hvert i det prosjektet, byggingen av Gardermoen, ble veldig mye bygging av bygninger og anlegg og mindre av en flyplass hvor det operative driftsmessige stod i forgrunnen, som premiss for selve utbyggingen? Vanligvis vil man jo ta utgangspunkt i hva slags virksomhet som skal drives, og treffe alle beslutninger om hva man skal gjøre, med det som premiss. Det er mye som tyder på at det var ikke helt det som ble gjort på Gardermoen. Der skulle man bygge noen bygninger etc. – og så fikk vi ta driftsproblemene etter hvert som vi lærte dem å kjenne.

Det var et litt ledende spørsmål, som jeg beklager, men jeg tror du skjønner hva jeg mener.

**Svein Solberg:** Ja, det var jo det!

Fra operativt hold påpekte vi en del ting som vi gjerne ville sett gjort i forkant, nettopp når det gjelder muligheten for å samle opp denne væsken. Det er det jo – det er bare en pris på det. Vi diskuterte andre ting også. Det var

bl.a. stor diskusjon om de avkjøringsmulighetene vi har etter at vi har landet. Det er en del ting som vi skulle ønske hadde blitt bedre behandlet i forkant.

**Møtelederen:** Da går vi til oppfølgingsspørsmål – Gunnar Skaug først.

**Gunnar Skaug (A):** Det er selvfølgelig en interessant debatt hvem som påvirket hvem forut for de beslutningene som ble truffet. Det er jo med tyngde hevdet at fra det tidspunkt – Wilsberg sa at datoen var 15. februar 1990 – flyselskapene bestemte seg for ikke lenger å ha interesse for Hurum når det gjaldt lokalisering, påvirket det i realiteten det politiske miljøet, Stortinget spesielt. Kommenter til det? Wilsberg har for så vidt svart at man rett og slett ikke orket mer, men var det rett og slett en utmattelsestaktikk man stod overfor?

**Kjell Wilsberg:** Det var en vurdering fra vår side. Det var delte oppfatninger i det politiske miljøet. Til syvende og sist var det avstemningsrekkefølgen som avgjorde det hele, så sånn sett kan man si at tilfeldighetene var med hele veien, helt til innspurten. Vi registrerte i den første meldingen som kom fra Borgen, at regional utbygging var et viktig poeng. Det eneste poenget ved Gardermoen var jo det regionale. Det lå med hele veien, følte vi. Vi hadde sagt vårt, vi hadde ment vårt, og vi hadde vel egentlig ikke mer å bidra med i så måte. Men det var en selvstendig vurdering fra vår side. Når vi tok telling, som jeg sa, og gav opp den dagen, så var ikke det på grunn av ytre påvirkninger. Men jeg ser poenget, og det ble vel også nevnt i en syrlig leder i Dagens Næringsliv et par dager etter debatten at det var da ikke måte på til saltomortale. Men det er et poeng at vi på en måte gjorde det lettere for politikerne å ta en avgjørelse. Det er det vel riktig å si.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har et spørsmål til Svein Solberg.

Jeg vil tilbake til tåka. Det er klart at det var et veldig uoversiktlig politisk bilde på den tiden. Men det har stått i avisene, og det har vel snart gått inn hos befolkningen også, at Hurum forsvant i tåka. Og så sier du nå at tåka betydde ingenting, hvis jeg oppfattet deg riktig her tidligere. Vi vet også at Rabbe var helt alene i Meteorologisk institutt, og i Luftfartsverket var det kanskje bare én som reagerte. Spørsmålet mitt er om den ene målingen som ble brukt, på en måte ikke var relevant. Stilte dere spørsmål i Braathens om konklusjonen, altså rent teknisk-meteorologisk, eller hva jeg nå skal kalle det?

**Svein Solberg:** Ja, vi hadde en representant, en medarbeider, som var voldsomt engasjert i dette, som stilte disse spørsmålene – hvordan målingene ble utført, over hvor lang tid de ble utført, hvilke apparater som ble brukt, osv. Jeg var ikke spesielt inne i bildet den gangen på det, så det kan jeg ikke svare på. Men uansett dårlige

målinger, og da snakker vi om sikt ned på 100–200 meter: Det er fullt mulig å lande likevel – selv på Hurum.

**Møtelederen:** Kari Økland.

**Kari Økland (KrF):** Med bakgrunn i det dere har sagt om at dere foretrakk Hurum, kunne en da bruke argumentet om at flyselskapene hadde snudd, til inntekt for plassering av flyplassen på Gardermoen? Var ikke det et sterkt misvisende argument?

**Kjell Wilsberg:** Jeg vet nesten ikke hva jeg skal svare på det. Jeg er ikke helt sikker på hvor du vil hen med spørsmålet. Hva mente du?

**Kari Økland (KrF):** Når dere føler dere tvunget på en måte til å gå inn for Gardermoen fordi Hurum er forlatt, kan andre da bruke det som et argument og si: Se, nå har flyselskapene snudd, nå går de inn for Gardermoen, altså er Gardermoen en god løsning – blir det riktig å bruke et slikt argument i det hele tatt?

**Kjell Wilsberg:** Ja, de som ville bruke det, kunne jo bruke det. Når vi sa at vi kunne gå for Gardermoen, så er det vel riktig å si det. Men for oss var det på det tidspunktet ikke noe valg, og et sted måtte vi jo lande til syvende og sist.

**Møtelederen:** Ja, det er jo liksom det som er vitsen med fly. Det blir veldig dårlig hvis man bare kommer seg opp i luften og ikke kommer seg ned!

Da er neste det hovedspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så har vel komiteen også lært at neste gang vi skal bygge en hovedflyplass i Oslo-området, er det et poeng å planlegge driften parallelt med at man bygger ut. Det er en innvending mot hvordan dette ble organisert, både fra dere og SAS. – Men vi får håpe det er en stund til det.

Jeg har lyst til å bore litt mer i det som dreier seg om beslutningen der Hurum ble skrinlagt, lagt død, fordi i ettertid virker det litt rart at det ikke var større offentlig debatt rundt at det ble skrinlagt såpass kjapt. Vi som husker klimaet rundt dette, da værrapporten kom fram, Hurum forsvant i tåka og alt mulig sånt, så jo at det var muligens ikke først og fremst en teknisk død flyplass, men en politisk død flyplass. Kan jeg få noen kommentarer på hvordan man fra faglig hold, og fra deres hold, vurderte det å blande seg inn i den offentlige debatten? Det er klart at flyselskapene kunne ha kommet og sagt at dette går ikke, tåke er ikke noe problem, disse værmålingene må fortsette, og det var vel nesten bare dere som på en måte kunne ha dratt den flanken som åpnet for at Hurum var med i debatten videre framover.

**Kjell Wilsberg:** Tilbake igjen til det tidspunktet: Jeg vet nesten ikke om vi hadde noe mer å si. Som jeg sa i sted, hadde vi vært deltakere og ment noe om flyplasssituasjonen i Oslo-området i hvert fall i 20 år. Og hva vi men-

te om hvor den burde ligge – vi gikk jo inn for Hobøl i sin tid, også fordi det var geografisk knyttet til det området det skulle betjene. Så vidt jeg husker tilbake fra Tufte-Johnsen-komiteen og Lundby-utvalget, som vel fotgikk hele Østlandet og lette etter områder, var det stort sett steder syd for Oslo – enten sydvest eller sydøst – som var vurdert, og så var det Gardermoen. Muligens var Eggemoen inne i bildet en kort periode. Men den hang som en stjerne der oppe, Gardermoen, og så var det masse kuler nede på disse kartene, med Gaupsteinåsen, Kroer, Ås, Hobøl, Hurum og hele pakka rundt. Så det var et poeng i det.

Vår innvending var – og det har vi jo fått rett i – at vi fikk en oppsplitting av trafikkunderlaget. Vi skrev i vår høringsuttalelse i september 1986 til departementet at vi gikk inn for Hurum, og at ved en lokalisering til Gardermoen fryktet vi en oppsplitting med flytrafikk på Torp, Geiteryggen, Rygge osv. og en mindre mulighet for å bygge opp direkte rute fra en flyplass i Oslo-området og større avhengighet av Kastrup. Senere har det jo skjedd en del ting rundt selskaper i allianse, slik at i dag er det Amsterdam og Kastrup, og dels Frankfurt og London, som er omstigningsplassene for norsk utenlandsk flytrafikk. Det kunne vi ikke forutse den gangen, for det er den kommersielle utviklingen etter avreguleringen som på en måte har forårsaket det. Bildet vårt den gangen var først og fremst rettet mot Kastrup, som vi så at vi i mye større grad ville være avhengig av, og det ville være vanskeligere å bygge opp et sted i Oslo-området.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men betyr det at man kan konkludere med at det var av praktiske, driftsmessige grunner for ansatte og når det gjaldt passasjerer, at dere foretrakk et område sør for Oslo? Det var ingen vurdering av teknisk art eller regularitetsmessige forhold eller noe sånt som gjorde at Gardermoen og en flyplass sør for Oslo, Hurum f.eks., i sum skulle være en bedre eller dårligere løsning? Det var på en måte et lokaliseringsspørsmål først og fremst også for dere?

**Kjell Wilsberg:** Ja, det var det ut fra det trafikkgrunnlaget vi skulle betjene. Vi forutsatte vel i vår kravspesifikasjon til flyplass to rullebaner, 24 timers åpen drift osv. Det lå på en måte i bunnen som en forutsetning at det skulle oppfylles – jeg holdt på å si uansett hvor man havnet, egentlig.

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, nettopp.

Jeg vet ikke om noen har noe å legge til?

**Møtelederen:** Jeg skal bare legge til at på Eggemoen vil vi ikke engang ha småflyplass, så det hadde jo ikke gått med noen hovedflyplass heller!

**Svein Solberg:** Jeg vil legge til at vi i Braathens kommenterte St.meld. nr. 55 i 1987, og vi gikk inn for Hurum, og det gjorde også alle andre som var i den høringsinstansen – det var industrien, det var reiselivet, flygerforbund, flygeledere, sågar Luftfartsverket gikk inn for

det. Og det var det mange gode grunner til: nettopp at den lå der den lå i forhold til reisemønsteret, i forhold til befolkning, miljø og støy f.eks., som vi har et problem med på Gardermoen i dag, som sikkert ville sett annerledes ut på Hurum. Så det var dit alle ønsket, og etter hvert ble vel dette et politisk og kanskje distriktpolitisk spørsmål, og ikke et rent operativt spørsmål.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølging.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da meldingen kom på pressekonferansen til Engseth høsten 1989, 14 dager før han skulle gå av, om at Hurum måtte skrinlegges på grunn av dette dårlige været, hvorfor gikk ikke alarmklokkene om at dere måtte sette i gang og bekjempe dette merkelige utspillet fra en statsråd som skulle gå av? Det var jo en enorm passivitet fra alle dem du snakker om. Man sa: Å ja, det var vel litt leit. Det var overhodet ingen aktivitet av betydning overfor det politiske miljø. Jeg inkluderer altså ikke byråkratene i departementet i det politiske miljø. Hvorfor la man seg rett ned og sa at dette var leit?

**Svein Solberg:** Som før sagt: Jeg var ikke med på prosessen den gangen i denne sammenheng, så det har jeg i grunnen ikke noe godt svar på. Men jeg tror nok det ble reagert.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ikke på noen måte som var merkbar.

**Møtelederen:** Det kommer an på hvor godt man fulgte med.

**Carl I. Hagen (Frp):** Som lederen husker, var jeg formann i Fremskrittspartiet den gangen. Det var en ganske stor stortingsgruppe, og det var ingen flyselskaper den gangen som gadd å bry seg med å sikre seg et par og tjue stemmer i Stortinget til støtte for seg selv.

**Møtelederen:** Jeg vil bare gi en opplysning: Det var da noen som hadde stemt for Hurum, som hørte fra disse flyselskapene før neste runde. Bare så fakta er på bordet.

Da er det ikke meldt inn flere spørsmål. Jeg sier tusen takk til Ødegaard, Solberg og Wilsberg. Hvis det skulle komme opp at vi har noen tilleggs spørsmål, hvilket jeg betviler, får vi kanskje lov til å ta dem skriftlig.

Da blir det en halv times pause.

Høringen avbrutt kl. 12.06.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.40.

*Høring med dr.ing. Steinar Roald*

**Møtelederen:** Jeg ønsker Steinar Roald velkommen til fortsettelsen på denne høringen om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermo-

banens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, samt også beslutningsgrunnlaget for valg av hovedflyplass og tilbringernettet til denne.

Høringen gjennomføres på den måten at hver av komiteens medlemmer får 10 minutter til å stille spørsmål. Det skal også inkludere svarene, så jeg ber om at svarene er så korte og direkte som mulig. Selvsagt skal det ikke være slik at man skal bli avbrutt hvis man ønsker å gi et lengre resonnement.

Jeg gir da først ordet til saksordføreren, Odd Holten. Vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Takk, leder. Jeg går da rett på sak, og spør deg: Var forberedelsene gode nok og grunnlaget etter din mening godt nok for å starte arbeidet med Gardermobanen og Romerikstunnelen?

**Steinar Roald:** Når det gjelder de geologiske undersøkelsene, var de etter min mening for dårlige. De var for lite grundige.

**Odd Holten (KrF):** Og i og med at de var for dårlige og for lite grundige, vil jo det kunne føre til store problemer – noe som du selvfølgelig, som oss andre, har opplevd i ettertid. Kan du da også si deg enig i de uttalelser som har kommet fra Tønne-utvalget, som sier at grunnlaget på en måte var å betrakte som en forstudie?

**Steinar Roald:** Det er jeg vel ikke helt enig i. Jeg vil formulere det slik at på tross av de mangler som var ved grunnlagsmaterialet, så hadde man ikke trengt å komme opp i de problemer som man fikk. Det var også et resultat av de beslutninger eller manglende beslutninger som ble tatt underveis. Det grunnlaget som forelå, er ikke alene årsaken til de problemene man fikk.

**Odd Holten (KrF):** Men det som også kom fram under høringen med Tønne, var jo at selve prinsippet for byggingen av Romeriksporten nærmest fulgte det prinsippet at en tok problemene etter hvert som de kom. Du sa i ditt første svar til meg at det ikke var tilfredsstillende når det gjaldt geologien. Alle burde vel være kjent med at det i dette området var store utfordringer geologisk. Var det da en hensiktsmessig måte å drive dette tunnelanlegget på – å ta problemene fortløpende etter hvert som de kom?

**Steinar Roald:** Det med å ta problemer etter hvert som de kommer, er en tradisjon som vi har innarbeidet i norsk kontraktspraksis. Det er en kontraktspraksis som vi i fagmiljøet stort sett mener er den som er gunstigst både for byggherrer og for entreprenører, fordi den innebærer en risikodeling i kontraktsforholdet. Jeg kan ikke se at det nødvendigvis berører de problemene som vi har fått med Romeriksporten. Jeg tror kontraktsmodellen var grei nok, men det er andre forhold her som er viktigere når vi skal se på hvorfor ting har gått galt.

**Odd Holten (KrF):** For oss er det veldig vesentlig. Vi skal tilbake til om vi fikk tilstrekkelig informasjon i

beslutningsprosessen, og for å kunne få tilstrekkelig informasjon i beslutningsprosessen, var det noen som måtte ha utredet dette for den politiske ledelse i departementet. Da er mitt spørsmål igjen: Var disse forholdene tilstrekkelig, godt nok, dokumentert, slik at det kunne tas høyde for det økonomisk? Det er kanskje Gardermobanen som har fått den sterkeste kritikken i Riksrevisjonens anmerkninger.

**Steinar Roald:** Hvis man ser bort fra de geologiske forundersøkelsene, er min vurdering at det var godt nok.

**Odd Holten (KrF):** Men vi kan jo ikke se bort fra dem.

**Steinar Roald:** Nei, men jeg har sagt før at de var for dårlige.

**Odd Holten (KrF):** Du sier at de var for dårlige, men det jeg nå prøver å komme til bunns i, er hvem som har ansvaret for at de er for dårlige. Hvis du skal bygge et hus, er det veldig vesentlig at du vet hva du bygger det på.

**Steinar Roald:** NSB Gardermobanen har ansvaret for det.

**Odd Holten (KrF):** Ja, men NSB Gardermobanen er en konstruksjon som har kommet i ettertid. Vi har et forstadium for dette, og det var NSB som skulle utrede på vegne av den politiske ledelse i departementet for å få fram prosjektet, altså en tilbringertjeneste til denne flystasjonen. Det er det vi er ute etter å finne fram til. Var det da ikke tatt hensyn til de vanskelige geologiske forholdene i dette området, slik at det ble tatt høyde for det?

**Steinar Roald:** Etter min vurdering beskrev ikke de geologiske forundersøkelsene, den geologiske rapporten, de problemene som man fikk. Det alene vil jeg si har en forholdsvis begrenset økonomisk konsekvens i forhold til de problemene som man fikk etter hvert. Det er ikke der hovedproblemet med Romeriksporten var.

**Odd Holten (KrF):** Men det dannet jo for så vidt hovedproblemer, dette at geologien var så vanskelig at man fikk stor lekkasje. Jeg synes at når man er nødt for å bruke så store ressurser på en ettertetting, og likedan at man må utsette selve åpningsdatoen for banen, må det sies å være store konsekvenser.

**Steinar Roald:** Jo, men det er ikke konsekvenser av at den geologiske rapporten var mangelfull. Det er konsekvenser av beslutninger som ble tatt underveis.

**Odd Holten (KrF):** Det er mulig at vi snakker litt forbi hverandre. Jeg kommer hele tiden tilbake til det som vi skulle ha som beslutningsgrunnlag, og det som er viktig for meg å vite, er om Stortinget ble kjent med at det var så store problemer i dette området og om det var

forsvarlig å legge en tunnel gjennom dette romeriksområdet.

**Steinar Roald:** Jeg vil si at det var forsvarlig å legge en tunnel gjennom den fjellformasjonen som tunnelen ble drevet igjennom. Problemene man møtte, var undervurdert. Man fikk større problemer enn man hadde forventet, men det er ikke grunnen til at det gikk så galt som det gikk.

**Odd Holten (KrF):** Hva er grunnen til det da?

**Steinar Roald:** Det er at det ble tatt feil beslutninger under bygging.

**Odd Holten (KrF):** Og det gikk på?

**Steinar Roald:** Det gikk bl.a. på at man ikke tettet med forinjeksjon, og at man slapp inn mer vann enn hva man hadde forutsatt.

**Odd Holten (KrF):** Dine uttalelser nå står i sterk motstrid til det som Ueland kunne fortelle oss, at dette ble drevet med forinjisering.

**Steinar Roald:** Det ble drevet med forinjisering, men det ble injisert altfor lite. Kontrakten inneholdt bestemmelser om hvor mye vann som skulle slippes inn pr. 100 m tunnel. Så ganske tidlig i prosjektet, jeg snakker da om årsskiftet 1994-1995, før man egentlig var kommet ned på hovedtunnelen, møtte man vann, overraskende. Det som da skulle vært konsekvensen, var at man skulle injiserte mer enn forutsatt. Det man gjorde, var at man injiserte mindre enn forutsatt.

**Odd Holten (KrF):** Hvem tok den beslutningen?

**Steinar Roald:** Det er byggeledelsen til NSB Gardermobanen.

**Odd Holten (KrF):** Kan du forklare hvorfor de tok den beslutningen? Var det av tidsmessige årsaker, eller var det på grunn av økonomi?

**Steinar Roald:** Det blir spekulasjoner fra min side, for jeg vet ikke hvorfor de tok den beslutningen. Men jeg antar at det har med tid å gjøre, og det har også, vil jeg tro, litt med det å skulle spare penger.

**Odd Holten (KrF):** Nå ble det sagt fra Uelands side at vi har veldig god teknologi for å bygge tunneler knyttet til vei.

**Steinar Roald:** Ja.

**Odd Holten (KrF):** Jeg vil tro at det burde være mulig mellom NSB og veimyndighetene å kunne utveksle teknologi og fortelle at nå er vi i et område hvor det er fare for at vi kan få vannlekkasjer – og hvis vi får det,

hvordan skal vi da gjøre det? Ville det ikke vært naturlig for NSB, selv om de har en tid der fremme som de skal være ferdig på, å forholde seg til at de jo ikke kan rasere et naturområde ved å tømme hele naturen for vann?

**Steinar Roald:** Det mangler ikke teknologi, og det som var gjort i Romeriksporten, representerer ikke det teknologiske nivået til norske entreprenører.

**Odd Holten (KrF):** Vil du da si at dette rett og slett er slurv i prosjektet, og at NSB ikke har tatt sitt ansvar på alvor?

**Steinar Roald:** Ja. De har ikke gjort det som de burde gjøre, og det som er anerkjent at man bør gjøre for å løse sånne problemer.

**Odd Holten (KrF):** Når du kommer med så pass kraftige uttalelser, at du støtter meg i at det er slurv, vil det si at dette er noe som du på en måte nå i ettertid føler er en vanlig, typisk beslutning for Gardermo-utbyggingen, rett og slett for å få dette prosjektet fram koste hva det koste ville?

**Steinar Roald:** Det vet jeg ikke om jeg er i stand til å svare på

**Odd Holten (KrF):** Ble de råd som du forsøkte å gi til NSB Gardermobanen, fulgt?

**Steinar Roald:** I varierende grad. Jeg har vært inne som rådgiver for NSB Gardermobanen i hvert fall ved tre forskjellige oppsetninger, og jeg vil si at i siste runde, dvs. fra man fikk beslutning om å fortsette å tette sommeren 1998 og frem til åpning, ble rådene i stor grad fulgt.

**Odd Holten (KrF):** Var det nærmest bygd på etterpåklokskap, at nå må vi redde stumpene her?

**Steinar Roald:** Jeg vet ikke, de hadde vel et styrevedtak på at de skulle følge de nye rådene de fikk fra oss, og da snakker jeg om den ekspertgruppen for tetting som ble etablert.

**Odd Holten (KrF):** Men samarbeidsklimaet mellom ekspertgruppene dine, du har jo vært med i tre stykker, og NSB Gardermobanen, hvordan kan du beskrive at det var?

**Steinar Roald:** Jeg vil si at de to første omgangene, da vi forholdt oss til NSB Gardermobanens byggeledelse, var samarbeidsklimaet til dels anstrengt, særlig når vi begynte å komme inn på spørsmål som gjaldt at man ikke fikk tunnelen tett nok i tide.

**Odd Holten (KrF):** Et siste spørsmål, for jeg skjønner at tiden min løper ut. Det gjelder denne ekspertgruppe nr. 2. Hvorfor ble den avviklet?

**Steinar Roald:** Jeg har inntrykk av at vi ble faset ut fordi vi sa at man ikke var i stand til å nå NVEs krav til tetthet tidsnok i forhold til den tidsplanen som Gardermobanen hadde lagt opp for å åpne 8. oktober.

**Odd Holten (KrF):** Men er det ikke litt underlig å på en måte avvikle en gruppe som kommer med klare råd for å gjøre en god nok jobb?

**Steinar Roald:** Jo, vi syns det.

**Odd Holten (KrF):** Takk

**Møtelederen:** Vi går da på oppfølgingsspørsmål. – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Hvis jeg oppfattet deg riktig på det siste, ble det man kan kalle ekspertgruppe nr. 2 faset ut, men dere hadde altså kommet med råd. Så viste det seg i ettertid at deres råd var helt riktige og på sin plass. Er det riktig observert?

**Steinar Roald:** Ja. Det er riktig at det som vi angav med hensyn til hva som var nødvendig for å nå NVEs krav til tetthet, viste seg å slå til ganske presist. Det vi var litt uenig med NSB Gardermobanens byggeledelse om, var jo hvorvidt NVEs krav virkelig skulle gjelde. Vi hadde en oppfatning av at tiden og tidsplanen kanskje skulle overstyre NVEs krav.

**Vidar Kleppe (Frp):** Da Ueland var inne her, sa han at Gardermoen og Gardermobane-prosjektet var et samlingsprosjekt for konsulenter og fagfolk, og da er mitt spørsmål til deg: Syns du det var en overdrivelse, eller var det en korrekt beskrivelse?

**Steinar Roald:** Jeg skjønner ikke riktig hva han mener med det. At det var samlet ganske mange konsulenter etter hvert, er jo riktig, og det var selvfølgelig et stort og komplisert prosjekt. Utover det kan jeg ikke skjønne hva som ligger i en sånn formulering.

**Vidar Kleppe (Frp):** Nei, det kan ikke jeg heller.

**Kristin Halvorsen (SV):** Du sa at man møtte, overraskende, vann i 1994-1995 ...

**Steinar Roald:** Ja.

**Kristin Halvorsen (SV):** – og at man da for så vidt forinjiserte, men for lite i forhold til det man kunne forvente.

**Steinar Roald:** Ja.

**Kristin Halvorsen (SV):** Fikk de et klart råd på det tidspunktet om mye sterkere forhåndsinnjisering enn det som ble gjennomført?

**Steinar Roald:** De hadde jo satt og definert nivået på forinjeksjonen allerede i forprosjektet og i anbudspapirene. Det de gjorde da de kom inn i vannproblemene, var jo faktisk at de injiserte mindre enn de selv hadde sagt, selv om vannproblemene var blitt større. Hvorvidt det var folk inne som gav dem råd om å injisere mer, skal jeg ikke uttale meg for presist om, for jeg satt ikke i den posisjonen da.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du nevnte nettopp at når det gjaldt kravene fra NVE, fikk du forståelsen av at det kanskje ikke ble tatt så bokstavelig og høytidelig. Var det noen gang indikert overfor deg – som det har vært hevdet bl.a. fra Erling Diesen, eller var det andre, noen i NVE – at man hadde vært utsatt for samtale fra embetsverket i Samferdselsdepartementet? Fikk du noen gang forståelse av at man tenkte seg at NVE ad politiske toppveier kunne bli gitt råd om kanskje å være litt mer snille overfor NSB Gardermobanen? Var det noen gang indikasjoner om at man kanskje hadde muligheter til å influere på NVEs faglige avgjørelser?

**Steinar Roald:** NSB Gardermobanens byggeledelse gav vel flere ganger overfor oss uttrykk for at de var uenige med NVE, og at de ønsket å få endret på de kravene som NVE hadde satt til lekkasje. Vi fikk vel også indikasjoner fra den samme byggeledelsen på at NVEs krav egentlig gjaldt bare så lenge de kunne gjennomføres innenfor den tidsplanen som tillot åpning den 8. oktober.

**Møtelederen:** Da går vi til neste hovedspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil bare at du først sier når du kom inn i bildet, slik at man på en måte kan kutte ut en del spørsmål på grunn av det.

**Steinar Roald:** Jeg var egentlig med ganske tidlig i Romeriksporten-prosjektet for SRG i starten, som rådgiver for en del tekniske ting. Vi foreslo bl.a. en del forenklinger som kunne korte ned på byggetiden og spare penger. Senere ble jeg mer engasjert som kontraktsrådgiver for SRG, og jeg fulgte også voldgiftssaken helt til slutt. Jeg ble engasjert av NSB Gardermobanen, i den ekspertgruppen, høsten 1997, etter at det hadde blitt stopp i arbeidene da vi fikk den Rhoca-Gil-historien, som vi kjenner godt.

**Inger Lise Husøy (A):** Bare for å følge opp det med NVE. Jeg mener at det i et av referatene fra ekspertgruppene står at en Beitnes har sagt at NVEs krav ikke er å betrakte som absolutte. Jeg skjønner at du ikke vil spekulere, men det må vel tolkes dithen at de spekulerte i at NVE skulle gjøre noe med kravene sine?

**Steinar Roald:** Ja, jeg fikk et notat fra bl.a. Beitnes, for å ta det navnet, der det stod at NVE ikke hadde noen absolutte krav, men at man skulle få tunnelen så tett som mulig innenfor den tiden som var tilgjengelig. Det betyr

at injeksjonsarbeidene i praksis skulle avsluttes rundt 1. april 1998.

**Inger Lise Husøy (A):** Kunne dere, hvis rådene fra ekspertgruppene ble fulgt av NSB, ha tettet tunnelen og samtidig åpnet som planlagt?

**Steinar Roald:** Jeg mener at det ville ha vært mulig, forutsatt, kan man si, at det ikke var andre tekniske problem som var relatert til – en kan si – godkjenningsforhold osv. Men ut fra de tekniske forhold som vi jobbet med, hadde det vært mulig – muligens at man måtte supplert med vanninfiltrasjon, som da ble gjort. Men med de tiltakene ville det ha vært mulig å åpne tunnelen i tide.

**Inger Lise Husøy (A):** Du må ha en viss forståelse for at vi ikke skjønner hvorfor NSB ikke fulgte rådene deres. Var det fordi det var dårlige forhold mellom Gardermobanen og SRG? Har du inntrykk av at det påvirket de faglige vurderingene som NSB gjorde som utbygger?

**Steinar Roald:** Ikke på det tidspunktet der, det tror jeg ikke. Det er klart man hadde jo – jeg snakker om våren 1998 – en uhyre stram tidsplan for å bli ferdig til 8. oktober. Det er klart at de følte nok sterkt presset fra den tidsplanen, og det er klart det stod igjen, kall det, noen få liter med vann, og det måtte en enorm innsats til for å fullføre det programmet. Det er klart, det var selvfølgelig fristende å avbryte tettingen.

**Inger Lise Husøy (A):** I papirer som vi har fått fra deg, er det et notat av 31. januar 1998. Det kan jo være at du ikke husker alt utenat, men der angir dere altså problemer med å nå NVEs krav osv. Men på tross av dette trappes altså injeksjonen ned. Hva kan det komme av?

**Steinar Roald:** På det tidspunktet gjorde vi en bedømming av hva som stod igjen av vannlekkasje. Vi kom til at skulle man komme ned på NVEs krav, ville man måtte injisere kanskje et godt stykke ut i juni. Det NSB Gardermobanen da foreslo, var at man skulle begynne å innrede tunnelen, legge inn pukk, dreneringsrør, skinnegang osv., og så skulle man utføre injeksjons- og tettarbeidene ved å bore gjennom det laget med pukk, og så injisere, kan du si, i fjellet, sette ned rør osv. Vi så på det opplegget som utilstrekkelig, man ville ikke på langt nær ha den kapasiteten, og vi mente at det var illusorisk at man ved å velge et sånt opplegg kunne oppnå å åpne banen 8. oktober, samtidig som man nådde NVE sine krav. Og vi valgte i vårt arbeid hele tiden å forholde oss til at vår oppgave var å beskrive et opplegg som gjorde at vi kunne nå NVE sine krav. Det så vi ikke var mulig med det, og det prøvde vi å si fra om. Det ble ikke positivt mottatt.

**Inger Lise Husøy (A):** Men det at en da trappet ned injeksjonen og begynte å innrede tunnelen – og det måtte jo ut igjen etter hvert – hvorfor gjorde de det, tror du?

**Steinar Roald:** For oss var det i hvert fall klart at med det opplegget å innrede tunnelen – det måtte man jo kanskje begynne med for å bli ferdig til 8. oktober – med det opplegget som var mulig å gjennomføre med injeksjon, kunne man ikke få tunnelen tett nok. Og det var det vi sa fra om.

**Inger Lise Husøy (A):** Men med de rådene som dere kom med – jeg klarer ikke å huske tidsperspektivet så klart – fikk jo ekspertgruppen gjennomslag i Gardermobanens styre, men det ble snudd dagen etterpå i NSBs styre.

**Steinar Roald:** Det der er ikke helt riktig, for ekspertgruppen var vel egentlig oppløst på det tidspunktet. Det der var et initiativ som jeg tok sammen med en annen gruppe personer, der vi, når vi så at man ikke med injeksjon kunne få tunnelen tett nok, foreslo og gikk gjennom et opplegg med vanninfiltrasjon som et alternativ. Og det presenterte vi da for Gardermobanens administrasjon – det var Trond Schjetne som jeg forholdt meg til da – og det ble senere lagt fram for styret. Det var et opplegg som gikk på å avbryte injeksjonen, men å reinfiltre en del av lekkasjevannet tilbake til grunnvannsmagasinet. Som vi vet, er jo Lutvann et regulert vann, og det går jo i prinsippet ut på å foreta en regulering av vannet fra tunnelsida, at du pumper vannet tilbake.

Det forslaget mener jeg var forsvarlig, og det ville vel også, hvis det hadde blitt vedtatt, kunne ha ført til at banen kunne ha åpnet 8. oktober. Men det forslaget ble da nedstemt i NSB BAs styre. Jeg forstod det sånn, selv om det muligens kom fram noe annet på høringen her, at det forslaget var anbefalt av styret i NSB Gardermobanen.

**Inger Lise Husøy (A):** Hvis en hadde forhåndsinnjisert mer, hva er det som ville vært tilstrekkelig? Altså: Hvor mye ville en tjent på det? Hvor effektivt er det å gjøre det?

**Steinar Roald:** Forinjeksjon er jo metoden som man bruker når man skal tette fjell.

**Inger Lise Husøy (A):** Men jeg oppfattet at man hadde gått inn 20 meter, hvis jeg husker riktig.

**Steinar Roald:** Ja, du forinjiserer 20-30 meter foran den fronten som du driver i. Altså: Forinjeksjon er metoden, etterinjeksjon er nødløsning. Og jeg vil si at effektiviteten til forinjeksjon ligger med en faktor på 5-10 ganger det som du kan oppnå med etterinjeksjon. Og det ville vært tid til å forinjisere tunnelen slik at den ble tett nok og fortsatt kunne åpnet 8. oktober.

**Inger Lise Husøy (A):** Da har jeg et siste spørsmål. Da Ueland var her, oppfattet jeg han slik at han mente at uansett hva han hadde gjort, og hvilke råd han hadde fulgt, var det uunngåelig å forhindre at grunnvannsstanden sprakk, eller hva jeg skal si – jeg husker ikke akkurat

rette ordet, men at det som skjedde der, skjedde – punkterte var vel det ordet han brukte.

**Steinar Roald:** Det er ikke riktig. Man har i dag teknikk, teknologi, til å kunne tette det på et nivå som hadde vært fullt ut akseptabelt i forhold til de kravene som NVE satte, og det hadde også, ved større innsats, vært mulig å gjøre det enda litt tettere. Det hadde også vært mulig med injeksjon i kombinasjon med vanninfiltrasjon å unngå det aller, aller meste av skadene som man har fått oppe på Hellerud.

**Inger Lise Husøy (A):** Som en avsluttende kommentar: Så setningsskadene og det som skjedde på Hellerud – og det naturmessige – kunne vært unngått?

**Steinar Roald:** Ja. Det man gjorde, var at man gikk gjennom der med langt større lekkasjer enn det de hadde forutsatt, i tillegg gjorde de ingen tiltak oppe på overflaten i form av vanninfiltrasjon. Med de massene man har oppe på Hellerud, er det da nærmest naturlig å si at du vil få setninger.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Underveis i dette – har dere da fått entydige råd om å opptre annerledes? Vi har hatt mye diskusjon rundt dette med forhåndsinnjisering. Og det som f.eks. Opseth sier, er at hvis han hadde fått seg forelagt det som en problemstilling, så visste han så mye om hvordan det var å bygge tunneler i dette landet, at hans entydige råd var å forhåndstette. Har de fått entydige ekspertråd som de har sett bort fra?

**Steinar Roald:** De har jo i sitt eget kontraktsgrunnlag beskrevet – jeg holdt på å si – tetting langt utover det nivået som de gjennomførte det i. De skulle tette tunnelen med lekkasje 5 liter pr. 100 m pr. minutt, hvis jeg ikke husker helt feil, og de slapp jo inn vann som var mange, mange ganger det nivået. Så de har rett og slett ikke gjort som de selv har forutsatt.

**Gunnar Skaug (A):** Jeg vil bare spørre videre der hvor Inger Lise Husøy slapp, altså i forhold til spørsmålet om hvem som har ansvaret for at denne forinjiseringen ikke var tilstrekkelig. Hvem mener du har ansvaret? Var det utbyggeren eller var det byggherren?

**Steinar Roald:** Utbyggeren eller byggherren?

**Møtelederen:** Entreprenør eller byggherre.

**Steinar Roald:** Det er opplagt byggherren. Kontraktssystemet er sånn at som entreprenør får du på en måte en meny som du setter priser på, og så kan da byggherren fritt bestille fra den menyen. Entreprenøren har med å utføre det arbeidet som er beskrevet av byggherren, og byggherren bestiller det – jeg holdt på å si – stykk

for stykk. Det er etter min mening helt utvetydig et byggherreansvar. Det er kontraktens system, både her og i andre kontrakter.

**Møtelederen:** Hva var da grunnen til at NSB Gardermobanen valgte selv å gå bort fra de kravene de kunne stille til entreprenøren?

**Steinar Roald:** Jeg skjønner ikke spørsmålet.

**Møtelederen:** Ja, på tetting – altså når det kom inn mer vann enn de selv hadde forutsett, og i og for seg selv hadde beskrevet, og du sier at byggherren ikke iverksatte tiltak for å få dette under kontroll. Hva var grunnen til at de ikke gjorde det?

**Steinar Roald:** Det blir spekulasjoner fra min side, for det er jo byggelederen, på en måte, som skulle besvart det spørsmålet. Men det kan være at de så at tetting tok lang tid, og at de derfor unnlot å gjøre det, og at det selvfølgelig kostet penger.

**Odd Holten (KrF):** Ja, jeg må referere litt tilbake til det som Ueland var inne på i sin høring hos oss. For Ueland hevder at det var foretatt forinjisering hele veien. Men han tok et lite forbehold med å si at det kan jo da diskuteres om forinjiseringen ble foretatt i nødvendig grad. Og det tror jeg var veldig lurt av han å gjøre, ut fra det som du nå har sagt, når faktum er at papirene/dokumentene som ligger til grunn for hva prosjektet skulle bygges etter, ikke ble fulgt opp engang. Og da er mitt spørsmål konkret til deg – etter din mening da: Er det økonomisk, er det tidsmessig – er det disse faktorene som ligger foran og over at de er villige til å si at miljøsynet må tape?

**Steinar Roald:** Igjen er jeg jo ikke den rette til å svare på akkurat det, men ...

**Odd Holten (KrF):** Men du har jo gitt klare uttalelser ...

**Steinar Roald:** Jeg har vel mistanke om at det kan være det, ja.

**Odd Holten (KrF):** Mistanke om det bare?

**Steinar Roald:** Ja, det er klart, det der er jo ikke beslutninger som jeg er satt inn i, og hvilke beveggrunner som byggeledelsen hadde for å la være å tette, det er det ikke så veldig lett for meg å svare på. Det jeg kan svare på, er at det finnes teknikk, det finnes teknologi, det fantes ressurser til å kunne gjøre den tunnelen tett nok. De gjorde det ikke. De sparte kanskje litt i første omgang både av tid og penger – men de fikk det jo igjen, da.

**Odd Holten (KrF):** Et ørlite spørsmål: Det er klart at her er vi jo også ved et kjernepunkt. Det er jo klart at når det ligger så klare premisser, og de unnlater å gjøre det

som står i kontrakten, da er det jo en unnlatelse som ikke bør forekomme i en så stor organisasjon med et så klart mandat.

**Steinar Roald:** Ja, det er jeg enig i.

**Møtelederen:** Vi må i grunnen respektere at vedkommende ikke kan svare på vegne av andre, han kan svare bare ut fra egen kunnskap.

Neste oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sier at det var NSB Gardermobanen som fattet avgjørelsen om å ikke gjøre det som de selv hadde beskrevet når det gjelder forhåndsinjisering, og så snakker du om byggeledelsen. Det er for meg et sånt ullent begrep. Vet du hvor beslutningen om å ikke følge det de selv hadde forutsatt, ble truffet? Jeg er på jakt etter enten organ, styre, administrerende direktør, teknisk direktør eller en uten stillingsbetegnelse, eller navn.

**Steinar Roald:** Den som operativt tar de beslutningene der, er den stedlige byggeledelsen – det var en organisasjon som var lokalisert oppe på Starveien på Lørenskog, og som hadde den daglige oppfølgingen av – en kan si – tunnelbyggingen. Det er klart at de har fullmakter til å treffe beslutninger. Jeg vil jo synes det var merkelig om ikke f.eks. de store vannproblemene også var drøftet i andre organer i bedriften, men det kjenner jeg heller ikke til.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men tror du det var styret og administrerende direktør?

**Steinar Roald:** Ja, jeg vil tro at det var naturlig at de kjente til de problemene de hadde med vannet.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Du sa helt til å begynne med at undersøkelsene ikke var gode nok. Hvorfor var de ikke gode nok? Du sa litt mer om det etter hvert som en kom i gang med oppfølgingsspørsmålene; at det ikke var gjort gode nok forundersøkelser, og at det dere støtte på, hadde dere ikke regnet med. Er det korrekt oppfattet?

**Steinar Roald:** Den geologiske rapporten omtaler i liten – for ikke å si ingen – grad de vannproblemene som man fikk. Den omtaler heller ikke en god del av de stabilitetsproblemene som man fikk, det gjelder strekningen fra – kan du si – Jernbaneveien og oppover til Østmarka, og det gjelder også i særdeleshet under Østmarka, under Lutvann og Puttjern.

**Vidar Kleppe (Frp):** De manglende vurderingene og undersøkelsene som ble gjort der, har altså kostet skattebetalerne i hvert fall 1,7 milliarder kr?

**Steinar Roald:** Nei, den formuleringen er jeg ikke enig i, for ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Du er ikke enig i det?

**Steinar Roald:** ... for dersom det hadde vært korrekt beskrevet, hadde man selvfølgelig hatt mulighet til å planlegge det på en litt annen måte. Men de problemene som man støtte på, ble man etter hvert kjent med og kunne tatt høyde for også i gjennomføringen av prosjektet. Jeg mener at i gjennomføringen av prosjektet var det tatt en del beslutninger som var uheldige, og som har kostet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hvem var det først og fremst som tok de beslutningene?

**Steinar Roald:** De beslutningene fattet NSB Gardermobanen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Du har jo sittet på begge sider av bordet, du har både vært i SRG, og du har også vært innleid. Jeg vet ikke om du er en av disse ekspertene som virkelig innehar den kompetanse som Ueland sier er den beste, i hvert fall av det vi har innenlands. Men hvor ble de feilene gjort som kostet i kroner og øre, og som ødela naturen og områdene der oppe? Hvor ble de beslutningene tatt som angikk det mest sårbare?

**Steinar Roald:** Den mest alvorlige feilvurderingen som ble gjort, var å ikke forinjisere slik at tunnelen ble tilstrekkelig tett. Hadde man gjort det, hadde man hatt god tid til etterarbeider som ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Når Ueland sier at de gjorde det, så er ikke det korrekt?

**Steinar Roald:** Hvis han har sagt at de gjorde tilstrekkelig forinjeksjon, så er det ikke korrekt.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så går det på åpningstiden. Den 8. oktober var jo målet for åpningen av banen.

**Steinar Roald:** Jeg tror vi bare skal føre resonnettet enda et lite stykke: Det som også er blitt åpenbart, er at ifølge den tidsplanen som de hadde, altså for det som skulle skje etter at SRG hadde ferdigstilt sin kontrakt, som skulle være 1. september 1997, hadde man ett år og en måned eller noe sånt, fram til 8. oktober 1998, på å fullføre de arbeidene som skulle etterfølge SRG, det gikk på innredning av tunnelen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var det ditt inntrykk at NSB Gardermobanen fikk panikk med hensyn til datoen 8. oktober, og at en brukte mye penger og mange konsulenter fram til den tiden for å nå målet?

**Steinar Roald:** Hadde man gjort tingene slik som de skulle gjøre, tette tunnelen slik som den kunne ha vært tettet, hadde man – og det viste erfaringen etterpå – hatt

tilstrekkelig tid til å gjøre innredningsarbeidene, på langt kortere tid enn det drøye året som de hadde satt av. Jeg minner bare om at etter at injeksjonen var avsluttet og fram til banen ble åpnet, gikk det langt under et år. Tidsplanen var etter min mening svært urealistisk når det gjaldt etterarbeidene, og det var den slakken som de burde ha benyttet til å foreta en grundigere etterinjeksjon.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hva mener du om alle disse ekspertene som har vært med i dette prosjektet? Har de gjort det de har blitt betalt for?

**Steinar Roald:** Åpenbart kan ikke alle ha gjort det, i hvert fall.

**Vidar Kleppe (Frp):** Kan du nevne noen som ikke har gjort det?

**Steinar Roald:** Nei. Det har jeg ikke lyst til.

**Vidar Kleppe (Frp):** Du har jo sittet på begge sider av bordet, og nå er vi i en åpen høring for å komme til en konklusjon. Det er viktig at du kommer med de opplysningene du sitter inne med.

**Steinar Roald:** Ja, det skjønner jeg.

Det jeg prøver å si, er at det er tatt en del beslutninger underveis som har vært gale.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hvem har disse beslutningene blitt tatt av?

**Steinar Roald:** Ansvaret for de beslutningene har NSB Gardermobanen. Hvem de eventuelt har hatt som rådgivere bak seg, har ikke jeg noen oversikt over. Jeg vet selvfølgelig hvem som har vært prosjekterende for tunnelen, og hvem som har vært hovedkonsulent, geologisk konsulent osv. Det er vel også firmanavn som har vært framme i høringen her, så vidt jeg vet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Har du reagert på at de som har vært inne som eksperter og konsulenter som de fremste på dette området, ikke har utført jobben sin, og fått godt betalt for råd som har kostet oss enda dyrere i ettertid? Har du reagert på det? Hva gjorde du med det da du jobbet for NSB?

**Steinar Roald:** Mitt inntrykk er vel at NSB Gardermobanen selv har tatt veldig mange av de beslutningene som de for så vidt henger på i ettertid. Jeg har det inntrykk at mange av beslutningene er byggelederbeslutninger.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så NSB Gardermobanen selv har skylden for de ekstrakostnadene og lidelsene som dette har medført?

**Steinar Roald:** Ja, de har jo en stedlig organisasjon på basen for NSB Gardermobanen, med folk som er an-

satt der, og det er de som har fullmakter til å treffe beslutninger.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men kan du ta dem nå for oss i kontrollkomiteen? Kan du ikke nummerere dem 1-2-3-4-5?

**Møtelederen:** Nei, du ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg synes det er viktig, hvis han mener han har informasjon om det, å få vite det for vår behandling.

Du har sittet så tett på dette prosjektet, på begge sider, og det er klart at det er avgjørende for oss, som skal granske og gå gjennom dette, å få klarhet i disse spørsmålene. Så er det ...

**Møtelederen:** Du svarer selvsagt det som du føler at du kan stå for.

**Steinar Roald:** Jeg vil si det slik at det å gå på personer synes ikke jeg er riktig. Jeg har ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Nei, men på beslutningene ...

**Steinar Roald:** Jeg har identifisert organisasjonen som tar beslutningene i NSB Gardermobanen, og det er byggelederorganisasjonen. Jeg ville tro at det kanskje ville være mer naturlig at de blir spurt direkte, for det er tross alt de som kjenner det indre livet i den organisasjonen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Byggelederorganisasjonen i NSB Gardermobanen har i hvert fall ikke levd opp til navnet sitt; at de skulle være byggeledere og ta ansvaret, og at de skulle ta beslutninger som var bra.

**Steinar Roald:** Jeg mener at de har gjort faglige feilvurderinger.

**Vidar Kleppe (Frp):** Greit.

**Møtelederen:** Oppfølgingsspørsmål – fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du sa nå at geologirapporten som var grunnlaget for planleggingen tidlig, var for dårlig. Den kunne ha vist at her ville det bli setningsproblemer hvis man gjorde sånn og sånn og sånn. Er det den geologirapporten som Noteby lagde?

**Steinar Roald:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og som tidligere ble omtalt som Norges beste eksperter, selv om de var absolutt billigst av dem som tilbød seg å gjøre jobben.

**Møtelederen:** Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Rekken av de gale beslutningene som du viste til, hvor mye tror du at de har kostet prosjektet unødvendig, for å si det sånn?

**Steinar Roald:** Det er jo et spørsmål hva som skal tas med av kostnader her. Det er utsatt åpning osv., og de samfunnsmessige kostnader av det er jo et svært diskutabelt spørsmål, og det har jeg ikke noen eksakte tall på. Men en skikkelig forinjeksjon vil jeg tro hadde kostet i størrelsesorden 100 mill. kr for hele tunnelen, og hele tunnelen er den såkalte seksjon D, som går fra Jernbaneveien og opp til Starveien, altså som går under Godlia, Hellerud, Lutvann og Puttjern.

**Møtelederen:** Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Hvis det var et privat firma som skulle stå som eier av dette anlegget, ville du tro at de kanskje var litt mer nøye med å følge de faglige råd som var gitt i prosjektet, for å unngå økonomiske smeller?

**Steinar Roald:** Det vet jeg ikke om jeg kan svare på. Det vi vet, er at det finnes kunnskap nok til å vite hva man burde gjort. Grunnene til at det ikke ble gjort, har jeg spekulert litt i, men det tror jeg får være nok.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** For å gå gjennom hvor svakhetene og kanskje feilvurderingene lå, er det etter min mening gjort en geologisk vurdering i forkant som var for dårlig. Er svakhetene ved det f.eks. mangel på prøver på stedet eller sammensetningen av informasjon som man hadde fra før av, og som kunne gi et rimelig bilde?

**Steinar Roald:** En kombinasjon av begge deler. Når det gjelder det med informasjon som er tilgjengelig fra før, vil jeg minne om at SRG engasjerte en ingeniørgeolog for å vurdere forholdene under Lutvann/Puttjern våren 1996, og han pekte ganske fort og klart på de problemene som var forventet i det området. Det var problemer som ikke var omtalt i den geologiske rapporten, og han baserte seg på skriftlige kilder som han hadde fått tak i.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så våren 1996 hadde man egentlig – hva skal man si – ekspertgrunnlag til å vite hva slags type problemer?

**Steinar Roald:** Da hadde man fått en klar indikasjon på hva som stod foran det vi visste våren 1996. Det var at i den delen som allerede var drevet, hadde man møtt mer vann enn forutsatt, og i tillegg kom det våren 1996 en klar advarsel fra en av landets fremste ingeniørgeologer, som sa at i det området under Lutvann og Puttjern vil det være store problemer. Og på bakgrunn av den rapporten gjorde jeg sammen med NTNU en analyse, og vi kom vel allerede på det tidspunktet til at gjennomslag for tunne-

len ville bli ca. et år etter det som var forutsatt, og det som NSB Gardermobanen trodde på.

**Kristin Halvorsen (SV):** Deres vurdering når det gjaldt tiden, gikk det på hva det ville kreve av nødvendig arbeid å sørge for at dette ble tett gjennom å legge om til en forhåndstetting som var på et helt annet nivå enn det som var gjennomført i prosjektet så langt?

**Steinar Roald:** Ja, det pluss at det også var langt større stabilitetsproblemer enn hva som var forutsatt. Tunnelen måtte støpes ut i store deler av det området. Og den såkalte NTNU-rapporten anslo vel at med det omfanget av geologiske problemer som Buen beskrev – Buen var den geologen som var inne – ville gjennomslaget finne sted ca. et år etter det man til da hadde trodd.

**Kristin Halvorsen (SV):** Er det vanlig at man i sånne typer tunnelprosjekter jobber under de betingelsene at man har klare krav til utslipp fra NVE?

**Steinar Roald:** Nei, det er vel første gang jeg har hørt om det med NVE, det var jo for området under Østmarka at en kom borti vassdragsloven. Og en kan si at der har det kanskje ikke vært normalt å møte NVE i tunneldriving. Når det gjelder området under Hellerud, var det ikke noen lovhjemler som regulerte det. Så jeg må si at anvendelsen av vassdragsloven var det første gang jeg har vært borti, jeg tror kanskje ikke så veldig mange andre heller har vært borti tilsvarende.

**Kristin Halvorsen (SV):** Betyr det at de som bygger tunneler og har stor erfaring med det, forholder seg til det som dreier seg om vann, først og fremst ut fra om det blir et problem for drift av tunnelen, og ikke ut fra om det lekker – om proppen går ut, for å si det sånn?

**Steinar Roald:** Man har jo hatt tilfeller tidligere der en har drenert ut vann. Hvis det var langt nok ut i geografien, hadde vannene forblitt tørre. I andre områder, f.eks. et vann nær Oslo – jeg husker ikke i farten hva det heter – gikk man inn og tettet vannet i bunnen, og så fylte man det opp igjen som et annet badekar, hadde jeg nær sagt. Det er klart at et område som ligger såpass nær et rekreasjonsområde, er mer følsomt enn et som ligger i et grisgrendt strøk.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er litt vanskelig å forstå når man underveis ble gjort oppmerksom på hva som kunne ligge der av katastrofer, og man visste at man hadde krav fra NVE, men kanskje trodde at der var det litt større slakk når det gjaldt de mengdene som var satt ... Sånn som det ble beskrevet, f.eks. da Ueland var her, kunne tunnelen ta mye større mengder vann enn som så. På meg virker det som man på en måte har vært helt fremmed for at man har et miljøkrav å ta vare på, som man egentlig ikke ser i tunnelen – inne i tunnelen forholder du deg bare til at det kommer en bråte vann ned, og

det skal du bli kvitt sånn at tunnelen kan brukes. Er det i vurderingene der man har tatt feil?

**Steinar Roald:** Det tror jeg nok. Vi er òg kjent med at i løpets gang ble dreneringsledningene i tunnelen oppdimensjonert, og det tydet vel på at de først og fremst så på det som et tunnelteknisk problem.

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, nettopp.

**Steinar Roald:** Det er klart at det med Østmarka er spesielt – og kanskje en grad av nyhet – men det som skjedde under Hellerud, er velkjente problemer, som man i hvert fall burde løst.

**Kristin Halvorsen (SV):** Takk.

**Møtelederen:** Da er det oppfølging – først Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Vi får så gode og klare svar, så jeg prøver et spørsmål som også går på dette med vassdrag, som du nevnte, altså det at vassdragsloven kom inn – for det var åpenbart en overraskelse. Men hvordan kom den inn? Hvem var det som forlangte at den skulle inn? Var det NVE selv, eller var det noen andre som ble koblet på?

**Steinar Roald:** Det har jeg ikke 100 pst. klart for meg. Jeg vet at da vi ble kalt inn i den 21-mannsgruppa høsten 1997, skulle vi lage opplegg for å tette tunnelen. Og det første vi selvfølgelig spurte etter da, var: Hvor mye vann skal vi tette i forhold til? Hvor stor lekkasje skal vi planlegge i forhold til? Da kom først NSB Gardermobanens organisasjon med et sett med tall som vi skulle ha som et første planleggingsscenario, og senere kom de tallene fra NVE. Det ble jo forholdsvis turbulent, forholdsvis mediefokusert, i den perioden, og jeg mener at NVE på en måte ble brakt inn på banen av en eller annen høsten 1997.

**Møtelederen:** Men allerede opprinnelig hadde NSB konkrete tall for hvor mye vann som skulle komme inn? De tallene måtte de jo i og for seg ha fattet en beslutning om internt?

**Steinar Roald:** Jeg oppfattet det som dimensjoneringstall for tunnelinnredningen, for drensledninger og sånne ting. Det var 2 300 liter, så vidt jeg husker, som var akseptert som lekkasje på planleggingsstadiet.

**Møtelederen:** Da er det Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Under høringen sist sa Osmund Ueland følgende:

«Romeriksporten ble tettet på forhånd. Romeriksporten er drevet på en helt ordinær måte for tunneldrift, som Norge har god ekspertise på. Da borer du inn og

førinjiserer før salven går – og sånn har Gardermobanen alltid gjennomført Romeriksporten.»  
Er du enig i dette?

**Steinar Roald:** Den formuleringen sier vel egentlig ikke så veldig mye. Det som er poenget, er at selvfølgelig gjorde de de samme enhetsoperasjonene som du gjør i enhver tunneldrift: Du borer og sprenger, og du injiserer. Men problemet var at det ble injisert for lite, man injiserte mindre enn det man hadde som egne krav, på tross av at man hadde fått mer vann. Derfor blir egentlig en sånn formulering meningsløs. Den tildekker på en måte realiteten i det ...

**Vidar Kleppe (Frp):** – eller ansvaret som Ueland har?

**Steinar Roald:** Det er det ikke opp til meg å vurdere.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det du sier nå, er altså at NSB Gardermobanen AS selv i sine planer hadde lagt opp til et visst nivå for mengde av forhåndsinjisering, og at det ikke ble fulgt. Så hvis vi tolker formuleringen til Osmund Ueland, som Vidar Kleppe nå leste, slik at hvis man bare hadde forhåndsinjisert 5-10 pst. av den mengde NSB selv hadde sagt, ville han jo ha dekning for det. Men han sa ingenting om mengden, han sa bare at de hadde forhåndsinjisert. Og om de da hadde forhåndsinjisert 5 pst. av det som var planene, ville han ha ordene sine i behold, mens, som du sier, hadde NSB forhåndsinjisert med den mengde som de selv hadde sagt i planene at de skulle gjøre, så ville man ikke hatt problemene.

**Steinar Roald:** Det er riktig.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kan jeg ...

**Møtelederen:** Var det oppfølging? På deg selv, eller?

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, på meg selv.

**Møtelederen:** Ja, bare et lite øyeblikk. Er det noen som melder inn flere hovedspørsmål?

**Odd Holten (KrF):** Ja, men da kan jeg godt ta en oppfølging nå, så tar ikke jeg ordet på slutten.

**Møtelederen:** Når det ikke er flere som har meldt hovedspørsmål, får du sjansen til et oppfølgingsspørsmål – til deg selv.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er fint at man klargjøres mer og mer.

Bare et helt presist spørsmål om de planene som var for forhåndsinjisering på det tidspunktet i 1994-95, da

man møtte mer vann enn man trodde: Er det riktig at man ikke hadde kommet i de problemene man har kommet i etterpå, hvis man bare hadde holdt det nivået som planene inneholdt?

**Steinar Roald:** Ja, det vil jeg tro – dvs. at de hadde blitt betydelig mindre. Men jeg vil si at sånn som de geologiske forholdene etter hvert fremtrådte, var det nødvendig i forhold til en del – nå blir jeg veldig teknisk – lekkasjekriterier som de satte, å innskjerpe dem, mens totallekkasjen for så vidt var på et tilfredsstillende nivå. Men for å nå det, måtte du innskjerpe injeksjonskriteriene for hvor mye vann du skulle få ut av sonderingshull osv.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er du kjent med den kritikken som professor Spjeldnæs har kommet med i en bok om Gardermoen-utbyggingen?

**Steinar Roald:** Ja, jeg har så vidt sett den.

**Carl I. Hagen (Frp):** Han har hevdet at når det gjelder sluttresultatet her, der hvor Norge internasjonalt har hatt et meget godt renommé og rykte for å kunne bygge tunneler og har ekspertise, er det flere som har spurt seg: Hva i all verden er det dere har drevet med der oppe? Du er ...

**Steinar Roald:** Ja, jeg kjøper den.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det du vel også har sagt, er at hadde man gjort ordinære, normale geologiske undersøkelser før man begynte, altså på et skikkelig nivå kvalitetsmessig – igjen noe av dette med at kvalitet er veldig viktig, ikke sant – hvis man borer ett hull for å se på en eller annen steingreie istedenfor kanskje hundre hull, kan man, hvis man bruker Uelands tenking, si at vi hadde boret, men ett hull istedenfor de nødvendige hundre. Altså: Faglig god, normal geologisk undersøkelse og undersøkelse i Forsvaret og andre steder ville ha avdekket de geologiske forholdene rundt Hellerud og Puttjern og Lutvann, slik at det for så vidt hadde vært en smal sak å forhåndsplanlegge for dette og ta høyde for dette i sin gjennomføring, og da hadde Romeriksporten kunnet gå bra. Er det en slags beskrivelse og en vurdering du er enig i?

**Steinar Roald:** Ja, jeg vil tro at hvis problemene hadde vært avdekt i planleggingsfasen, så hadde en hatt bedre tid og større muligheter til å ha tatt høyde for dem. Med andre ord: En bedre geologisk rapport hadde gitt – jeg holdt på å si – litt lengre tid til å planlegge. Men jeg hevdet også at med den geologiske rapporten som vi hadde, så hadde vi nok tid, og vi hadde nok kunnskap til å kunne gjøre dette uten å få de skadevirkningene som vi fikk, så betydningen av den geologiske rapporten mener jeg vi ikke skal overdrive. Jeg tror de er viktigere de beslutningene som ble tatt underveis.

**Carl I. Hagen (Frp):** Man fikk også en ny rapport fra Buen, 1996, som SRG fikk, hvor man også hadde hatt tid til å forhåndsse problemene ved Hellerud.

**Steinar Roald:** Ja, ikke ved Hellerud, for den skaden var vel i ferd med å skje, men i hvert fall kunne veldig mange av problemene under Marka vært håndtert på en annen måte, hvis man hadde valgt å forholde seg til det Buen kom med.

**Carl I. Hagen (Frp):** Hvordan kunne det da gå sånn når Norges beste ekspertise var de som gjorde dette?

**Steinar Roald:** Ja, det kan du jo spørre om – om det var Norges beste ekspertise som satt i byggeledelsen.

Altså: Informasjonen, kunnskapen, hadde vi. Beslutningene var feil.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var det en holdning i byggeledelsen og NSB Gardermobanen at kostnader og tid var det overordnede?

**Steinar Roald:** Mitt inntrykk var i hvert fall at kostnader og tid var veldig høyt prioritert, og – ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk.

**Møtelederen:** Da er det Odd Holten – til en avslutning.

**Odd Holten (KrF):** Ueland sa også under høringen på mandag den 31. januar at det var viktig med ambisiøse mål både når det gjaldt tempo og økonomi. Men det var altså ikke det samme ambisiøse mål knyttet opp til det som har med miljø å gjøre. Og spesielt synes det vel nå å avdekke seg at innenfor denne byggeledelsesorganisasjonen var ikke disse samme mål til stede. Er det slik å forstå, ut fra det du nå har sagt, at byggeledelsen faktisk hadde en for stor og for selvstendig myndighet i beslutningene, slik at de på en måte blokkerte for en god løsning for Romeriksporten og hele utbyggingen av dette jernbaneanlegget?

**Steinar Roald:** Jeg vil ikke utelukke det.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Da sier jeg tusen takk til Steinar Roald for at han ville medvirke her og svare på de spørsmålene vi hadde.

Vi tar 5 minutter før vi slipper til entreprenøren.

Høringen avbrutt kl. 13.40.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 13.50

*Høring med SRG ved Stein Schanke, tidligere prosjektleder Romeriksporten, og Steinar Johannessen, tidligere adm. direktør.*

**Møtelederen:** Møtet er satt.

Vi går da videre på høringene. Vi ønsker Steinar Johannessen og Stein Schanke velkommen til disse høringene.

Som dere kanskje har registrert som tilhørere, har hvert av komiteemedlemmene ti minutter til disposisjon, og de ti minuttene skal fortrinnsvis også inneholde svarene. Vi vil forsøke å forholde oss til spørsmålsstillinger som er relevante for den delen av dette store prosjektet som dere har vært involvert i.

Jeg gir da ordet først til Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Ja, det er jo spennende å treffe dere som har vært med på den praktiske utformingen og arbeidene i Romeriksporten. Som østfolding må jeg si at jeg er veldig opptatt av at dere har en tettere tunnel under Oslofjorden enn det som dere har klart å få til her knyttet opp til Gardermobanen – bare la det være sagt.

Var anbudspapirene etter deres vurdering gode nok for oppstart av dette betydelige tunnelarbeidet knyttet til Gardermobanen?

**Steinar Johannessen:** Det vil vi svare ja til. Dette var bygd på Vegvesenets standarder for den type anlegg. Du kan si når det gjelder den jernbanetunnelen – forskjellen på en veitunnel og en jernbanetunnel var ikke så veldig stor. Det var brukt de samme prinsippene, mye av de samme tekniske løsningene og den såkalte prosesskoden og krav til utførelse og kvalitet som Vegvesenet legger til grunn for sine prosjekt.

**Odd Holten (KrF):** Mener du at det i prosedyren for tunneldriften, kanskje ikke minst det som vi har opplevd med behov for forinjisering, var standard som lå til grunn, eller – som vi nå hørte tidligere i høringen her rett før dere kom inn – var det slik at dere på en måte opplevde at dere underveis ble styrt fra det som lå inne som kodeks, og til det som ble det faktiske forhold?

**Steinar Johannessen:** Kontrakten beskriver både teknikker og injeksjonsmidler som ville gjort det mulig å tette tilstrekkelig underveis, altså ved forinjeksjon. En annen ting er at Gardermobanen underveis ikke – vi ble da beordret videre uten at vi hadde oppnådd de tettingskriteriene som lå til grunn i vår kontrakt.

**Odd Holten (KrF):** Så det du for så vidt da sier, er at prosedyrene for tetting av lekkasjene allerede på en måte var signalisert inn i dokumentene før startfasen, eller var det slik at dere på en måte måtte ta tak der og da da lekkasjene begynte å vise seg?

**Steinar Johannessen:** I den geologiske rapporten som lå til grunn her, var det jo ikke flagget vannproblemer overhodet, men likevel var det beskrevet omfattende verktøy for å kunne tette hvis det oppstod lekkasjer.

**Odd Holten (KrF):** Kom det overraskende på dere da, ut fra geologien som dere også selvfølgelig måtte kjenne til?

**Steinar Johannessen:** Ja, det kom veldig overraskende på både Gardermobanen og oss. Vi gikk jo på vann allerede før vi var nede på hovedtunnelen, slik som Roald redegjorde for, allerede ved årsskiftet 1994-95.

**Odd Holten (KrF):** Så det lå ikke inne i noen geologirapporter som dere var kjent med, at det kunne finne sted?

**Steinar Johannessen:** Nei.

**Odd Holten (KrF):** Hvordan var ordrene fra NSB-ledelsen? Tunnelfremdriften, skulle den holde tidsplanen koste hva det koste ville, liksom?

**Steinar Johannessen:** Jeg vet ikke om jeg skal svare på det spørsmålet, men det er helt klart at det var et betydelig press på framdriften og også når det gjelder injeksjon. Du kan si at for oss å jobbe i en tunnel med store lekkasjer, det er en betydelig arbeidsmiljømessig belastning og også en risiko. Vi var oppe i situasjoner hvor det ble sluppet på så mye vann at vi var redd for stabiliteten, og vi hadde også ukontrollerte ras inne i tunnelen på grunn av for dårlig tetting.

**Odd Holten (KrF):** Var det et press fra den såkalte byggelederorganisasjonen i NSB? Var det den som presset på, slik at dere følte at dere kom i en skvis når det gjaldt både sikkerheten for egen framdrift og egne medarbeidere, og dette med det faglige mer i forhold til det med tetting?

**Steinar Johannessen:** Det er klart at det gikk så langt at det gikk ut over sikkerheten. Jeg skrev sjøl et brev til administrerende direktør hvor jeg bad ham påpeke hvem som hadde ansvaret. Og vi stoppet i hvert fall ved en anledning, som jeg refererer til her, hvor vi nektet å gå videre, og vi fortsatte injeksjoner av hensyn til sikkerheten.

**Odd Holten (KrF):** Etter den erfaring dere har med andre tunnelprosjekter, kunne driften vært gjort annerledes for å unngå så store lekkasjer, ved at dere hadde en annen form for prosedyre?

**Steinar Johannessen:** Nei, hvis kontraktens prosedyrer hadde blitt fulgt, så hadde denne tunnelen vært tett nok.

**Odd Holten (KrF):** Det var ikke noen fare, eller dere tenkte ikke på at en kunne ha gått et litt annet trasévalg og dermed unngått problemer?

**Steinar Johannessen:** Nei, vi har ikke som entreprenører vurdert alternative traseer. Det var jo lenge før vi kom inn i bildet.

**Odd Holten (KrF):** Når dere opplevde dette med lekkasje og sånn, hadde dere noen mulighet for å kunne be om å få fram dokumentasjon på geologien som gjorde at

dere på en måte kunne være litt føre var, eller var dette overlatt fullt og helt til denne lederorganisasjonen i NSB, sånn at dere bare utførte det arbeidet de på en måte hadde pålagt dere?

**Steinar Johannessen:** Altså, vi hadde den geologiske rapporten som vi skal legge til grunn for vårt anbud, men underveis, når man er ute i slike ekstreme situasjoner som vi hadde her, så både sonderer man og gjør ting foran der arbeidet står til enhver tid, for bl.a. å se på lekkasjenivå, fjellkvalitet osv.

**Odd Holten (KrF):** Det burde ha vært gjort enda mer forundersøkelse på det punktet? Det er jo blitt hevdet at det var lite forundersøkelse på trasévalget.

**Steinar Johannessen:** Hvis du tenker på forundersøkelsen som lå til grunn for den geologiske rapporten, så er det klart at i ettertid så ser man at det kunne vært gjort mer.

**Odd Holten (KrF):** Men nå sitter jo dere som entreprenører. Dere skal selvfølgelig gjøre en jobb for å tjene penger. Er det slik, som enkelte kanskje har antydnet også, at det spilte ingen rolle for dere om dere liksom drev med denne etterinjiseringen? Dere fikk jo betalt for det. Lå det noe der, at det var ikke dere som traff valgene?

**Steinar Johannessen:** Nei, kontrakten er veldig streng på dette punktet med injeksjon, altså både permanent sikring og injeksjon. Dette er diktert av byggherren i detalj, og slik ønsker byggherrene å ha det.

**Odd Holten (KrF):** Så dere hadde ikke noen mulighet for å påvirke den prosessen overhodet?

**Steinar Johannessen:** Ikke så lenge det ikke gikk ut over sikkerheten for våre arbeidere. Der var det jo, som jeg sa, i hvert fall ett alvorlig tilfelle, men utover det har ikke vi noen myndighet til å kunne bestemme omfanget av injeksjoner.

**Odd Holten (KrF):** Så dere har fått et anbud, og jobben deres var å drive tunnelen fram på en bestemt tid til en bestemt kostnad. Det lå som mål?

**Steinar Johannessen:** Det var egentlig et veldig omfattende spørsmål, men når det gjelder injeksjon, så borer og måler vi lekkasjene fortløpende sammen med byggherren. Byggherren bestemmer da om det skal injiseres, hvor mye, hvilket middel osv., til enhver tid. De har altså sine folk der som bestemmer dette fortløpende.

**Odd Holten (KrF):** Så dere som fagekspertise der og da, dere kan ikke si at her bør det være mer forinjisering ut fra de spesielle geologiske forhold vi nå er inne i?

**Steinar Johannessen:** Det er klart, og det har vi sagt gjentatte ganger.

**Odd Holten (KrF):** Så ansvaret mener du klart ligger på NSBs organisasjon her?

**Steinar Johannessen:** Ja, det kan det ikke være noen tvil om.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg oppfattet at i svaret til Holten sa du at hvis kontraktens prosedyrer hadde blitt fulgt, ville det ikke oppstått problemer. Kan du utdype det?

**Steinar Johannessen:** Ja, i kontrakten er det beskrevet tettingsteknikker, midler og alt dette og prosedyrer for dette. Hvis man hadde brukt den kontrakten slik den var, fullt ut, så hadde man oppnådd de tetthetskrav som var satt.

**Inger Lise Husøy (A):** Så du er på linje med Roald, for å si det på den måten?

**Steinar Johannessen:** Ja.

**Vidar Kleppe (Frp):** Injeksjonen var ikke god nok, har du fortalt nå, og vi ser i hvert fall i ettertid at det er et av de vesentlige spørsmål når det gjelder kostnadssiden og framdriften på prosjektet. Men hvem var det konkret som stoppet dere når dere ville foreta grundigere injeksjoner enn det som styringsgruppen angivelig ville?

**Steinar Johannessen:** Det var den stedlige byggeledelse som til enhver tid bestemte omfanget av injeksjon.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmålene. Det er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil starte med det som gjaldt sikring og faren for arbeiderne som jobbet i tunnelen, du snakker jo om at det kom ras der og sånn. Jeg har lyst til å komme inn på kontrakter der. Når en leser Tønne-rapporten, er det åpenbart at det er det det har vært strid om. Hva er vanlig prosedyre for sikringstiltak underveis i en kontrakt?

**Steinar Johannessen:** Det som er vanlig, er at når det gjelder det som har med såkalt arbeidssikring å gjøre, altså korttidsstabilitet, å sikre for videre sprenging av tunnelen, har entreprenøren det avgjørende ordet. Det er et samarbeid hele tiden, men der har vi myndighet. Men når det gjelder det permanente, sikringen for langtidsstabilitet, for driftssituasjonen og også dette med tetting, har byggherren tatt det fulle og hele ansvar i slike kontrakter. Som jeg sa, er det helt vanlig, og det er også slik Vegvesenet opererer på sine prosjekter.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå litt inn på samarbeidsforholdet, for det kommer også veldig klart fram i

mange rapporter. Gjaldt uenigheten bare i forståelsen av kontrakten, eller var det et samarbeidsklima som hadde andre sider enn det? I hvilken grad mener dere at det har påvirket de faglige vurderingene? Tønne sier også en del om dette, at de fanget ikke opp signaler på grunn av at det var dårlig samarbeidsklima mellom dere.

**Steinar Johannessen:** Det er ikke til å underslå at det var et dårlig samarbeidsklima. Det startet etter vår mening med at kontraktsspørsmål var ikke noe tema, det fikk vi ikke lov til å diskutere med byggherren, det skulle vi skrive brev om til hverandre fram og tilbake over gata. Dessverre.

**Inger Lise Husøy (A):** Og det er ikke vanlig?

**Steinar Johannessen:** Det er ikke vanlig. Det som er vanlig i norsk anleggsbransje, er at man har en veldig stor grad av uformell kommunikasjon og løser tingene den veien. Det var ikke strategien her. Det er klart at når vi allerede ved årsskiftet 1994-95 kom opp i problemer som bare vedvarte og vedvarte, var det ganske forvilet for oss at vi ikke nådde fram og ikke fikk lov til å kommunisere med byggherren om de tingene som vi var opp-tatt av. Det gjaldt bl.a. også det med å se på den totale framdriften for hele prosjektet og sammen med byggherren kunne sette oss ned og prøve å se på løsninger i en tidlig fase. Det er alltid slik i sånne prosjekter at det er helt avgjørende når man ser ting utvikle seg annerledes enn det man tror, som det var i dette tilfellet, å angripe dette så tidlig som mulig. Påvirkningsmulighetene i et slikt prosjekt avtar dramatisk med tiden. Derfor foreslo vi allerede våren 1995 en rekke tiltak som vi ønsket å få en prosess på og drøfte med byggherren, men det var aldri noen interesse for disse tingene.

**Inger Lise Husøy (A):** Det høres veldig rart ut. Kunne dere ikke bare tatt med dere kontrakten og troppet opp på hovedkontoret og sagt: Hør nå her, nå må vi snakke med et høyere nivå?

**Steinar Johannessen:** Jo, vi har fått betydelig kritikk for at vi også har prøvd det.

**Inger Lise Husøy (A):** Men da fikk dere lagt fram problemene.

**Steinar Johannessen:** Nei, det var aldri seriøse, faglige, løsningsorienterte diskusjoner rundt disse tingene.

**Inger Lise Husøy (A):** Dere fikk en kopp kaffe kanskje?

**Steinar Johannessen:** Jada.

**Inger Lise Husøy (A):** Men disse forslagene som du sier dere la fram i den forbindelse, ble de presentert på et høyere nivå enn den stedlige byggherre?

**Steinar Johannessen:** Ja.

**Inger Lise Husøy (A):** Og også avvist på høyere nivå?

**Steinar Johannessen:** Ja.

**Inger Lise Husøy (A):** Vet du hvor høyt?

**Steinar Johannessen:** Det tror jeg gikk helt til topps.

**Inger Lise Husøy (A):** Hva er «topps» her?

**Steinar Johannessen:** I administrasjonen er det administrerende direktør.

**Inger Lise Husøy (A):** Dette med grunnvannsstanden på 900 m, hvor Ueland sier at det var kul umulig å forhindre at det skjedde en punktering av grunnvannsstanden...

**Steinar Johannessen:** Du tenker på Hellerud?

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, på Hellerud. Er dere enige eller uenige i det?

**Steinar Johannessen:** Nei, det er vi helt uenige i.

**Stein Schanke:** Jeg må falle inn her. Det er en urimelighet. I min tid i norsk tunneldrift har vi taklet forhold som har vært mye verre enn dette, med de samme midlene som er beskrevet for Romeriksporten. Så det er feil.

**Inger Lise Husøy (A):** Deler dere for øvrig Steinar Roalds beskrivelse av det som har skjedd, selv om han har vært litt på begge sider? Er det en rimelig analyse og beskrivelse han gir?

**Steinar Johannessen:** Ja, det vil jeg si, bortsett fra én ting kanskje. Jeg vet ikke om han forstod spørsmålet, men at man med kontraktens injeksjonsmengder ville ha nådd tetthetskravene, ville ikke vært mulig, det var langt derfra.

**Inger Lise Husøy (A):** Med kontraktens ...

**Steinar Johannessen:** Altså mengder injeksjoner. Det ville ikke være mulig etter vårt syn.

**Stein Schanke:** Det ble under gjennomføringen av Romeriksporten brukt i størrelsesordenen tre ganger så mye injeksjonsmasse som det som var beskrevet i kontrakten, men det er likevel åpenbart for lite.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har lyst til å si litt om firmaet SRG. Fra begynnelsen av var det mange firmaer, og nå etter hvert har SRG kjøpt opp alle?

**Steinar Johannessen:** Det har seg slik at dette var et arbeidsfellesskap, slik det ofte er med store prosjekter.

Veidekke og Selmer gikk sammen i et arbeidsfellesskap og gav pris på dette. Det hadde en lang historie. Men for å gjøre den kort, kan man si at i stammen i organisasjonen var det veldig mange folk fra gamle Høyer-Ellefsen. Der kommer bl.a. vi to fra, og mange flere. I en periode hadde faktisk 70 pst. av funksjonærene på Romeriksporten sin fartstid fra gamle Høyer-Ellefsen. Det var veldig mange som kjente hverandre fra før av, så det var mye lang og fin erfaring. Så ble det gjort om til et ansvarlig selskap våren 1995, og det ble også satset på andre prosjekter. Jeg vet ikke om komiteen er klar over det, men vi bygde også 4,6 km mer av Gardermobanen enn bare Romeriksporten, vi bygde den såkalte parsell Åråsen-Leirsund også – med betydelige utfordringer, men med et helt annet samarbeidsklima og vellykket for begge parter.

**Inger Lise Husøy (A):** I og med at dere er innenfor miljøet og skjønner fortere enn en vanlig stortingsrepresentant når varselklokker skal ringe, hvorfor tror dere at varselklokkene ikke ringte i NSB Gardermobanen på et tidlig tidspunkt, når det begynte med lekkasje? Det gikk jo opp til to år.

**Steinar Johannessen:** Jeg har ikke noe godt svar på det. Jeg ser at både Tønne-utvalget og Mydske-utvalget heller til at det var den anstrengte atmosfæren som skulle være grunnen til at man ikke tok de tingene på alvor. Men det synes jeg er helt uforståelig oppe i dette. Det var jo så mange konkrete bedrifter, det var jo så mange konkrete forslag. Det hadde vært mulig å få til en prosess her og fått løst disse tingene, hvis man hadde villet.

**Inger Lise Husøy (A):** OK. Jeg skal ikke tolke Steinar Roald for mye, men jeg spurte ham jo om hva denne bommertene ville kostet. Hvis jeg oppfattet ham riktig, var det godt over 1 milliard kr. Er dere enig i det? Ikke denne bommertene, men summen av gale beslutninger?

**Steinar Johannessen:** Summen av bommertene? Vår del av den ettertettingsjobben var vel 500 mill. kr. Jeg har sett tall der man opererer med opp til 1,3 milliarder kr i ekstrakostnader. Hva de øvrige 800 mill. kr var, vet jeg ikke, men vår del av ettertettingen er i hvert fall ca. 500 mill. kr.

**Møtelederen:** Da har jeg et oppfølgingsspørsmål før jeg gir ordet videre.

Jeg oppfattet Roald i forhold til dette med mengde sånn at det ikke gikk på mengde infiltrasjon, men det gikk på mengde vann som kom inn. Hadde man holdt seg til det som man hadde bestemt skulle være den mengde vann som man aksepterte, ville dette ha gått bra.

**Steinar Johannessen:** Da skjønner jeg svaret til Roald.

**Møtelederen:** Hans poeng var at da kunne man infiltrere mer – slik at jeg tror det var en liten misforståelse. Da går vi til neste hovedspørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Vil det si at prosjektet Gardermobanen var et vellykket prosjekt?

**Steinar Johannessen:** Hvis du tenker for vår del – jeg må nesten svare for vår del som entreprenør – er det klart at den andre parsellen vi bygde, var et veldig vellykket prosjekt. Men det er klart at Romeriksporten ikke var et økonomisk vellykket prosjekt.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men for SRG og gjennomføringen av det som dere hadde ansvaret for, etter de kontraktene dere hadde – var det vellykket?

**Steinar Johannessen:** Vi mener at den tekniske utførelsen, kvaliteten på det som er gjort i Romeriksporten, er meget bra. Det har vi også fått ros for – til og med fra Ueland. Men rent økonomisk var ikke dette noe vellykket prosjekt for oss.

**Vidar Kleppe (Frp):** Synes du at NSBs rolle – hvordan skal jeg beskrive det – var slik som den burde være overfor en så god samarbeidspartner som dere skulle være, som skulle komme inn og redde dette prosjektet?

**Steinar Johannessen:** Jeg kan bare svare for meg. Schanke kan sikkert svare for seg.

Vi har aldri møtt en byggherre som var så uinteressert i å diskutere alvorlige forhold som utviklet seg i et prosjekt. De ønsket, som jeg sa i stad, ingen dialog utover å skrive brev. På den måten er det jo gitt at man ikke kan løse alvorlige problem.

**Vidar Kleppe (Frp):** Enn du da Schanke, som var tidligere prosjektleder for Romeriksporten? Hvordan oppfattet du det?

**Steinar Schanke:** Jeg deler i hovedsak den oppfatningen. Jeg har i min tid i bransjen for det meste holdt på med underjordsprosjekter og i det alt vesentlige for offentlige byggherrer. Og jeg vil si at dette står i en særstilling sånn sett – det har vært en lite fruktbar dialog.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så de holdningene som dere hadde i synet på NSB på dette området – selv om ca. 70 pst. av dem som til slutt endte opp i SRG, kom fra de samme miljøene, så var den utbredte holdningen at NSB Gardermobanen ikke var profesjonelle nok når det gjaldt å se viktigheten av de alvorlige tingene som måtte følges opp i dette prosjektet?

**Steinar Johannessen:** Det var ikke vårt utgangspunkt. Men jeg tror nok at det er mye av holdningen i dag etter prosjektet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Når det gjelder uenigheten mellom SRG og NSB Gardermobanen om de forskjellige tetningsstoffene som dere skulle bruke under prosjektet da lekkasjene kom – hvorfor var uenigheten så stor?

**Steinar Johannessen:** Jeg skal overlate det til Schanke, tror jeg.

**Stein Schanke:** Den uenigheten oppstod ganske tidlig i prosjektet. Man kan si at kontrakten hadde – som Steinar Roald sa – en meny med forskjellige retter til forskjellig pris, og også en rekke injeksjonsmidler som har forskjellige tekniske egenskaper og er egnede under forskjellige forhold – og også forskjellige enhetspriser.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men hvem kom med råd om hva man skulle bestille på denne menyen for å få best mulig tetting?

**Stein Schanke:** Hvis jeg får lov til å fortsette, så skal jeg forklare det.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, bare du svarer, skal du få lov til det.

**Stein Schanke:** Byggherren er, som flere har sagt, enerådende på dette med å bestemme hvor mye det skal injiseres, når og hvor, og med hvilke midler. Vår erfaring på det tidspunktet var at byggherren suboptimaliserte på pris, valgte injeksjonsstoffer som var billige, men som var lite egnet under de rådende forholdene.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så det var et kostnadsspørsmål?

**Stein Schanke:** Ja. Det var jo også slik at disse stoffene som ble valgt, var av en slik teknisk karakter at det tok veldig lang tid å tette. Man ble stående på samme sted i dager og jeg hadde nær sagt uker. Og det var det grunnleggende i denne diskusjonen om valg av tetningsmidler.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men hva var grunnen til at SRG – med den kompetansen de hadde på området, og med alle de som sluttet seg til SRG, og som hadde erfaring fra prosjekter før – ville bruke mer kjemiske tetningsmidler enn det Gardermobanen ville bruke?

**Stein Schanke:** Det er nok en formulering som jeg ikke helt vil stå inne for, at man ville bruke ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Dere var jo veldig ivrige på Rhoca-Gil.

**Stein Schanke:** Det tror jeg vel er en opplysning som kommer et sted fra som ikke er oss.

Vi hadde kontinuerlige diskusjoner om valg av injeksjonsmidler, og i gitte situasjoner mente vi at siprogel, som det da het, var det riktige. I andre situasjoner mente vi at mikrosegment var det riktige. Men det var en rent teknisk begrunnelse, fordi vi mente at disse midlene da var de rette under de rådende forhold.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men Gardermobanen frarådet dere å bruke Rhoca-Gil?

**Stein Schanke:** Nei, dette varierte. I den grad det er brukt Rhoca-Gil, er det Gardermobanen som har tatt beslutningene.

**Vidar Kleppe (Frp):** Etter råd fra dere, eller etter råd fra disse fantastiske supereksperter som har vært inne som konsulenter?

**Stein Schanke:** Vi var en diskusjonspartner, og vi var for det meste uenige – så i hvilken grad de har tatt våre råd innover seg, får de svare for selv.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hm!

Hva var det verste – jeg skal ikke si overgrep – NSB Gardermobanen på faglig grunnlag når det gjaldt tetningsprosessen og sikkerheten til de ansatte, tok beslutning om, som dere var uenig i?

**Stein Schanke:** Hvis det går på sikkerheten for arbeiderne i tunnelen, var det åpenbart at man valgte å gå videre uten å sette tilfredsstillende, slik at man fikk stor vanninntrengning i tunnelen, og da med et fjell som var av en slik karakter at det nærmest gikk i oppløsning, og det oppstod ras. Dette var direkte kritisk.

**Vidar Kleppe (Frp):** Deler du det synet, Johannessen?

**Steinar Johannessen:** Ja.

**Vidar Kleppe (Frp):** Greit!

**Møtelederen:** Til oppfølging – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil også følge opp dette med Rhoca-Gil.

Folk ble jo veldig skremt, det var store overskrifter i avisene, og det var snakk om at egentlig ble det størst naturkatastrofe ved å bruke denne type kjemikalier. Så ble det jo etter hvert veldig avdramatisert da en på en måte fant ut hva det var.

Jeg leste et sted i forhold til Rhoca-Gil at det var noe med blandingsforholdet som gjorde at det ikke fungerte. Er det riktig?

**Stein Schanke:** Ja, det stemmer. Rhoca-Gil var jo et av de midlene som var beskrevet i kontrakten. Og de problemene som oppstod med hensyn til helse og miljø i etterkant, var en direkte følge av at dette produktet var feilmerket fra produsentens side.

Når det gjelder dette med blanding, så var det en teknikk som ble initiert av Gardermobanen, hvor man da påla oss å blande Rhoca-Gil og sement, noe vi aldri hadde gjort før. Vi reserverte oss mot det, fordi vi ikke visste noe om hvordan dette ville oppføre seg. Vi rådførte oss med produsenten, som heller ikke kunne gå god for den praksisen.

**Møtelederen:** Odd Holten – til oppfølging.

**Odd Holten (KrF):** Det ble jo sagt her i startfasen av Schanke at dere hadde lang erfaring på dette med tunnel-drift, og ikke minst hadde du det. Men så sier du også at i hvilken grad de tok våre råd er vanskelig å si – altså NSB-organisasjonen på dette prosjektet. Vil det med andre ord si at NSB hadde egne eksperter som var mer kvalifisert for å kunne treffe avgjørelser på et sikrere grunnlag enn det dere hadde som drev med dette til vanlig, dette som var et hovedarbeid for dere? Hadde de sine egne eksperter som var dyktigere?

**Stein Schanke:** Det ville vel være galt av meg å vurdere vår ekspertise opp mot de andres. De hadde jo en byggelederstab som var – kan en si – fagfolk, altså anleggsfolk, som i stor grad tok sine egne beslutninger, og de hadde også eksterne rådgivere med underveis. Jeg kan ikke gi meg til å karakterisere kvaliteten på det de kom med.

**Møtelederen:** Har Inger Lise Husøy et oppfølgings-spørsmål til? Det må bli kort.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, veldig kort.

Var det den stedlige byggherre som tok beslutningen om å bruke det nye blandingsforholdet Rhoca-Gil og sement, mot SRGs råd?

**Stein Schanke:** Ja.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe – du kan ikke ha oppfølging av deg selv, men du hadde litt tid igjen, så du får stille et spørsmål til.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det er et ganske avgjørende punkt dette med den kompetansen de hadde der oppe. Hadde dere som var i så tett samarbeid med NSB Gardermobanen, konsulentene og de som var der oppe, det inntrykk at kvaliteten på dem var slik at dere kunne tenkt dere å ansette noen av dem i deres selskap?

**Stein Schanke:** Det vil jeg svare ja på. Det har vi også gjort.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det var det jeg ville ha svar på.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmålene. Undertegnede har bare et par spørsmål i oppfølgingen av dette.

Det er kjent, gjennom de rapportene som er utgitt etterpå, at man hadde måleinstrumenter på Hellerud som allerede godt over et år før det ble gjort noen ting, viste at det skjedde store endringer i grunnvannsstanden. Samtidig rapporterte dere om at vanninntrengningen var blitt større.

Var det noen dialog mellom dere som entreprenør og SRG om en eventuell sammenheng mellom målingene og vanninntrengningen i tunnelen?

**Stein Schanke:** Når det gjaldt dette med grunnvann, er jo det forhold som tilligger byggherren. Vi ble under-

rettet om de målinger de foretok, men hadde ingen aktiv deltakelse i vurderingene av disse måleresultatene. De hadde egne konsulenter som de rådførte seg med i dette.

**Møtelederen:** Det var også spørsmål om å tilbakeføre vann fra tunnelen og opp i Østmarka da man så at vannstanden i Puttjern og i og for seg også i Lutvann sank så mye som den gjorde. Men så kom jo problemet med den forurensing som hadde skjedd, både på veien ned og gjennom kontakt med de tetningsmidlene som var brukt. Var det diskutert en prosess for å rense dette vannet, og en eventuell tilbakeføring?

**Stein Schanke:** Det kan jeg ikke erindre var diskutert, nei – ikke som vi var involvert i iallfall.

**Møtelederen:** Så er det bare et siste spørsmål, og det knytter seg til disse tetningsmidlene og eventuelle sykdomsrelasjoner for dem som er ansatt. Man hadde undersøkelser etterpå, og så vidt jeg så i en avis, var det rapporter om at ingen hadde blitt syke. Har det blitt bekreftet ved undersøkelser senere?

**Steinar Johannessen:** Det ble laget omfattende oppfølgingsprogram for dem som var mest eksponert, og status så langt er at det ikke er rapportert noen som har fått varige men av dette. Nå er det jo sikret bevis gjennom blodprøver og sånt, som vil bli oppbevart for flere tiår framover. Hvis man snakker om senvirkninger i form av kreft og slike ting, vil det være langt fram i tiden. Men man tror ikke at de har vært eksponert i den grad at det vil ha slike dramatiske konsekvenser.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe – til oppfølgingsspørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så dere i jobben deres der oppe, noen habilitetsproblemer, ved at folk der satt på forskjellige sider av bordet?

**Steinar Johannessen:** Hvem tenker du på da?

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg tenker både på SRGs rolle i den jobben som ble utført, og – ikke minst – på NSB Gardermobanen.

**Steinar Johannessen:** Habilitet – jeg føler ikke at ...

Vi hadde våre klart definerte roller. Gardermobanen var byggherre, med de plikter og rettigheter det medfører, og vi hadde en kontrakt, en avtale med dem, som regulerte det samme for oss. Så habilitetsproblematikk var i hvert fall aldri noe tema. Jeg kan ikke se at det var noe ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Så det var ingen som leverte f.eks. tetningsmidler og slike ting til Gardermobanen og

tettingen der oppe, som hadde tilknytning til NSB Gardermobanen, eller hadde tilknytning til SRG?

**Steinar Johannessen:** Det var vel ett eksempel, kanskje Schanke vet mer?

**Stein Schanke:** Det du sikter til, er kanskje en episode fra perioden med etterinjeksjon, hvor en av byggherrens konsulenter viste seg å ha interesser i et av de selskapene som leverte tetningsmidler – iallfall slik som jeg har fått det fortalt. Noe annet habilitetsproblem kjenner ikke jeg til.

**Møtelederen:** Da er det oppfølgingsspørsmål fra Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** Kall det gjerne et kort hovedspørsmål fra min side.

Hvis dere hadde visst om alt dere har gjennomgått og beskrevet som problemer – et hypotetisk spørsmål muligens – ville dere da gått løs på den oppgaven dere tok fatt på?

**Steinar Johannessen:** Det var et vanskelig spørsmål. Det er umulig å svare på, men ...

**Stein Schanke:** Vi kan iallfall si at av erfaring blir man klok, men ikke alltid rik.

**Steinar Johannessen:** Det var et godt svar!

**Gunnar Skaug (A):** Det kan vel kanskje egne seg som en konklusjon.

**Møtelederen:** Oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Fra deres side og fra Roalds side har det kommet fryktelig ensidig at mesteparten av skylden var hos NSB. Men samtidig har SRG også fått en del riper i lakken, både på dette prosjektet og på en del skoleprosjekt.

**Steinar Johannessen:** Jeg vil bare si at SRG aldri har bygd noen skole. Eierselskapet til SRG, PEAB, har vel bygd skoler, men vi har aldri bygd noen.

**Møtelederen:** Da tror jeg vi sier tusen takk til Steinar Johannessen og Stein Schanke. Takk for at dere var villige til å komme hit og svare på spørsmål.

Skulle vi ha noen tilleggsspørsmål, håper jeg at vi har anledning til å komme tilbake til dem, eventuelt i skriftlig form. Det kan hende at det blir behov for det når det skal sammenholdes med noe fra andre interessenter i dette.

Tusen takk skal dere ha.

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen  
mandag den 21. februar 2000 kl. 10**

Møteleder: J ø r g e n K o s m o ( A )  
(kontroll- og konstitusjonskomiteens leder)

S a k :

Om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet – Dokument nr. 3:10 (1997-1998).

*Høring med tidligere administrerende direktør i NSB Kristian Rambjør og tidligere direktør i NSB Yngve Pedersen.*

**Møtelederen:** Komiteen fortsetter høringen knyttet til spørsmålet om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet, herunder også det grunnlaget som Stortinget hadde for å fatte beslutning om å bygge hovedflyplassen på Gardermoen, og derigjennom også beslutningen om å bygge NSB Gardermobanen.

Jeg vil få lov til å ønske velkommen Kristian Rambjør, tidligere administrerende direktør i NSB og Yngve Pedersen, tidligere direktør i NSB.

Vi skal gjennom disse høringene gjøre ytterligere forsøk på å kaste lys over en del spørsmål som har vært knyttet til det beslutningsgrunnlaget som Stortinget hadde.

Komiteen gjennomfører denne høringen på følgende måte: Først åpner saksordføreren, dernest følger komiteens medlemmer opp. Hver av komiteemedlemmene har 10 minutter til å stille spørsmål – det skal også være inkludert svarene – så jeg ber om at svarene, i den grad det er mulig, er så korte og presise som mulig. Men selvsagt må det være anledning til å gi utfyllende svar – alt avhengig av spørsmålene. Etter hvert komiteemedlems hovedspørsmål er det anledning for de andre komiteemedlemmene til å ta oppfølgingsspørsmål knyttet til det temaet som har vært berørt i hovedspørsmålet. Det er ikke slik at hvert enkelt komiteemedlem nødvendigvis må stille spørsmål. Vi får ta den tiden som er til rådighet, og som vi føler vi har behov for.

Da gir jeg først ordet til saksordføreren, som er Odd Holten. Vær så god.

**Odd Holten (KrF):** Takk, leder.

Det er naturlig for meg å stille de første spørsmålene til tidligere administrerende direktør Rambjør. Og det er med bakgrunn i at Stortinget altså har behov for å få rede på om vi fikk korrekt og tilstrekkelig informasjon om hele utviklingen av Gardermo-prosjektet, inklusiv jernbanen.

Var det under din ledelse at NSB utarbeidet de dokumenter som samferdselsminister Opseth i sin tid utarbeidet for å legge fram saken for Stortinget?

**Kristian Rambjør:** Jeg tiltrådte jo i NSB 1. november 1990, og på det tidspunktet var det, så vidt jeg hus-

ker, etablert en styringsgruppe av de såkalte utbyggerne. Den styringsgruppen rapporterte direkte til Steinar Killi, som da var leder for dette i departementet.

**Odd Holten (KrF):** Vil det da si at det ikke gikk via administrerende direktør overhodet?

**Kristian Rambjør:** Det gikk ikke via administrerende direktør, og jeg var ikke en del av beslutningstakerne. Denne gruppen rapporterte rett inn til departementet, og jeg ble orientert av Yngve Pedersen, som var NSBs prosjektleder. NSBs hovedstyre ble også orientert på samme måten, uten at vi hadde del i selve prosessen. Det var en orientering for å sjekke at det som ble gjort, ikke var i konflikt med det etablerte NSB.

**Odd Holten (KrF):** Så du mener altså at du som leder for NSB ikke hadde den direkte ansvarlige posisjon knyttet opp til departementet hva angår informasjonen i denne saken?

**Kristian Rambjør:** Ja.

**Odd Holten (KrF):** Hvem var det da som hadde det direkte ansvaret der?

**Kristian Rambjør:** I NSB? Prosjektet var jo organisert som en prosjektgruppe under Yngve Pedersen, og det var vel fem-seks personer til fra NSB.

**Odd Holten (KrF):** Men hvem var leder?

**Kristian Rambjør:** Yngve Pedersen var leder for prosjektgruppen som rapporterte til Steinar Killi.

**Odd Holten (KrF):** Da kan vi komme litt tilbake til det. Når det gjelder disse kontaktpersonene, følte du at det var en underordnet gruppe som på en måte skulle være de som skulle rapportere til samferdselsministeren, og at det ikke var på det høyeste nivå? Var det slik du mente det?

**Kristian Rambjør:** Det er riktig.

**Odd Holten (KrF):** Gav NSB-ledelsen etter din vurdering en helhetlig informasjon til Samferdselsdepartementet? For du fikk jo informasjon om hva som gikk av sted?

**Kristian Rambjør:** Ja, det er riktig. I den grad jeg hadde oversikt og fulgte med, gikk alt til departementet.

**Odd Holten (KrF):** Og det betyr da både den tekniske biten, den økonomiske biten og den geologiske, miljømessige biten?

**Kristian Rambjør:** Det siste vil jeg reservere meg mot, for den var jeg ikke selv engasjert i i det hele tatt. Så

jeg vet ingenting, vil jeg nesten si, om hva som skjedde der.

**Odd Holten (KrF):** Når du som administrativ leder da selvfølgelig bare fikk rapporter, følte du at det var et helhetlig prosjekt utarbeidet utover forprosjektstadiet som departementet fikk til disposisjon?

**Kristian Rambjør:** Ja, jeg ville vel si det innenfor de ... Jeg husker vi hadde en diskusjon om de økonomiske rammene for dette prosjektet, som var meget knappe – så vidt jeg husker var det ca. 30 mill. kr vi fikk. Og det husker jeg Yngve Pedersen og jeg diskuterte, og vi konkluderte med at dette var altfor lite til å gjøre en fullverdig jobb. Men det ble altså konkludert med at den skulle gjøres noe senere og etter hvert. Det var 30 mill. kr vi hadde å rutte med denne gangen.

**Odd Holten (KrF):** Du følte at det var egentlig ikke en god nok jobb dere gjorde. Var det slik å forstå at det var om å gjøre for NSB-ledelsen nærmest bare å få fram et prosjekt, koste hva det koste ville?

**Kristian Rambjør:** Nei, ikke koste hva det koste ville. Vi jobbet innenfor det beløpet 30 mill. kr.

**Odd Holten (KrF):** Ja, nå tenker jeg ikke på selve utredningskostnadene. Men var dere presise nok i det arbeidet som dere la fram? Var dere nøyaktige i beregningene?

**Kristian Rambjør:** Ja, det mener jeg bestemt at vi var. Det tror jeg faktisk også er riktig sett i historisk perspektiv. Hvis vi utelukker denne fatale Romeriksporten og denne tilknytningen til hovedbanen, tror jeg, så vidt jeg fulgte med, det ligger innenfor budsjettrammen.

**Odd Holten (KrF):** Da er det naturlig for meg å henvende meg til tidligere direktør Yngve Pedersen. Vi har truffet hverandre ved mange andre anledninger, men nå er du knyttet opp til denne prosjektgruppen. Jeg forstår på Rambjør at det var du som hadde den direkte rapporteringsplikten.

**Yngve Pedersen:** Jeg hadde den direkte rapporteringsplikten til GAROL, som var departementets gruppe.

**Odd Holten (KrF):** Da må jeg få lov til å stille deg det samme spørsmål. Da du gav over disse rapportene fra Gardermo-prosjektet, var det da slik å forstå at departementet ut fra dette materialet kunne danne seg et godt bilde av hva det kom til å koste å bygge ut Gardermbanen, hvilke tekniske problemer de ville møte på, og hvilke miljømessige problemer de ville møte på? Var dette dokumentasjon som de kjente til i departementet?

**Yngve Pedersen:** Ja, alle våre underrapporter, som var 19 i tallet, ble overlevert til departementet.

**Odd Holten (KrF):** Og du leverte det til?

**Yngve Pedersen:** Det ble sendt til departementets prosjektgruppe.

**Odd Holten (KrF):** Var det Killi som fikk det materialet?

**Yngve Pedersen:** Det var Killi og hans kontor som fikk disse rapportene.

**Odd Holten (KrF):** Da mener du at det materialet som departementet hadde som grunnlag for å kunne bygge opp St.prp. nr. 90, var godt på dette området og ikke, som det er blitt sagt av tidligere høringspersoner her, et forprosjekt?

**Yngve Pedersen:** Det var ikke noe forprosjekt. Vi leverte en hovedplan som ikke er noen detaljert plan, men som er en hovedplan. Det var altså beregnet en usikkerhet på pluss/minus 20 pst., og alle forskjellige aspekter ved bygging av banen var undersøkt. Vi leverte altså delrapportene til departementet.

**Odd Holten (KrF):** Hvordan kan enkelte da uttrykke at dette var et forprosjekt?

**Yngve Pedersen:** Jeg kan jo ikke svare på hvordan folk oppfattet det, men vi leverte, og det står også i vår rapport, ...

**Odd Holten (KrF):** Men er det en kultur i NSB at de egentlig ikke tar hensyn til økonomien i prosjektene, at de regner med at de får etterbevilgninger på grunn av at det er en statsbedrift?

**Yngve Pedersen:** Nei, slik oppfattet jeg ikke saken.

**Odd Holten (KrF):** Det er blitt sagt i en tidligere høring at det ikke var mulig for en privat bedrift å kunne gå inn med økonomi i dette prosjektet på det grunnlag som var, for det var for dårlig utredet. Det tilbakeviser du?

**Yngve Pedersen:** Jeg vet jo ikke hva en privat bedrift ville ha gjort jeg, men jeg ...

**Odd Holten (KrF):** Ja, de ønsker jo økonomi.

**Yngve Pedersen:** Vi leverte innenfor en saklig ramme et forsøk på å fremheve jernbanens side, slik at den skulle bli bygd. Det var selvsagt vår oppgave, men det skulle være innenfor en saklig ramme.

**Odd Holten (KrF):** Hva legger du i uttrykket «saklig ramme»? Det er litt vanskelig, for det ble lokket med at dette skulle være en bedriftsøkonomisk enhet som skulle ha en avkastning på 7-8 pst.

**Yngve Pedersen:** Ja, det er riktig, og de tallene som vi fikk overlevert fra transportanalysen, gjorde at det var mulig.

**Odd Holten (KrF):** Men hvordan kan det være mulig når de som skal operere banen i dag, sier at anslagene med hensyn til trafikken var helt urealistiske?

**Yngve Pedersen:** Nå må vi huske at det ikke var NSB som lagde transportanalysens tall og de tall som kom fram på kollektivandelen. Det var Norges beste eksperter, fra Trafikon, fra SINTEF, TØI – det var de som lagde trafikkanalysen.

**Odd Holten (KrF):** Jo, men det hjelper ikke hvis dere bearbeidet materialet underveis. Som vi har fått rede på under høringene, så ble dette bearbeidet, slik at det skulle tilpasses en mer gunstig – det skulle være gunstigere på økonomisiden i forhold til utgiftssiden.

**Yngve Pedersen:** Nei, det gjorde vi ikke. Tvert imot, transportanalysen la fram tall på at kollektivandelen skulle bli ca. 60 pst. NSB satte den ned med 10 pst. til 53 pst. Da må vi huske at transportanalysen leverte kun tall for et rent jernbaneopplegg uten konkurranse fra andre kollektive transportmidler. Det vi gjorde, var faktisk å redusere jernbanens inntektspotensial i stedet for det motsatte.

**Odd Holten (KrF):** Du med din lange erfaring innenfor NSB mener at det var et godt prosjekt som ble levert?

**Yngve Pedersen:** Ja, jeg må være forsiktig nå. Jeg bare sier at vi måtte rette oss etter de tallene som kom fra transportanalysen, for det var departementets gruppe, og NSB hadde ikke noe ...

**Odd Holten (KrF):** Jo, men hvis vi da ser bort fra akkurat det med trafikkanalysen, hvis vi ser bort fra den tekniske gjennomføringen, mener du da som en gammel, erfaren jernbanemann at dette er et godt prosjekt som vi nå har fått?

**Yngve Pedersen:** Da vi leverte vårt materiale til departementet, følte jeg at vi hadde gjort det beste vi kunne levere innenfor en saklig ramme.

**Odd Holten (KrF):** Da hadde dere lite grunn å mene at dere kanskje kunne ødelegge svære områder med lekkasjer – var det inne i tanken?

**Yngve Pedersen:** Nei, det var vi overhodet ikke innom. Hvis vi tar f.eks. Lutvann, var det 90 meter overdekning, og i det prosjektet som jeg ledet, hadde vi overhodet ikke i tankene ...

**Odd Holten (KrF):** Men dere var ikke kjent med at det var store setninger i disse massene der oppe som gjorde at det kunne bli store lekkasjer?

**Yngve Pedersen:** Jeg må være forsiktig, for jeg er ikke ingeniør. Men vi hadde rapporter fra anerkjente private konsulentfirmaer som hadde gått gjennom dette med trasévalget, og de kom ikke med noen slike advarsler i min tid som prosjektleder.

**Odd Holten (KrF):** I den gruppen kom ikke disse signalene fram overhodet?

**Yngve Pedersen:** Nei.

**Odd Holten (KrF):** Nei. Har jeg tid tilbake?

**Møtelederen:** Du har et minutt igjen.

**Odd Holten (KrF):** Spesielt i denne høringen her i dag er det to personer som vi gjerne vil ha tak i fra NSBs side, nemlig Ottar Remman og Trond Schjetne. De satt tungt inne i selve den utøvende fasen av prosjektet. Hvordan bedømmer du at disse ikke finner grunn til å møte til en høring for å prøve å nøste opp i dette prosjektet?

**Yngve Pedersen:** Jeg tar selvsagt ikke stilling til hvilke beveggrunner de måtte ha for ikke å møte. Det må de ha vurdert og truffet en avgjørelse om.

**Odd Holten (KrF):** Det er ikke slik å forstå at dere har hatt en liten intern drøfting innad i organisasjonen om hvem som burde være til stede i disse høringene?

**Yngve Pedersen:** Fra det tidspunkt jeg ble invitert til å møte, i forrige uke, har jeg snakket med Kristian Rambjør i 10 minutter på Halvorsens Conditori. Det er alt jeg har diskutert denne saken med jernbanefolk.

**Odd Holten (KrF):** Det var sikkert et hyggelig møte det.

**Yngve Pedersen:** Ja da, det var det.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Vi har jo tradisjon for at det skal være en fin møteplass.

Nå går vi på oppfølgingsspørsmålene. Den første er Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Spørsmålet mitt går til Yngve Pedersen. Du snakket om disse 19 rapportene, og at det var det beste som dere kunne levere. Poenget med disse høringene er å vurdere hvorvidt Stortinget var riktig informert. Spørsmålet mitt går på det som dere leverte inn av bakgrunnsmateriale til departementet. Fra det dere leverte inn, til det departementet gav Stortinget, er det noen mangler der? Er det noe som har slått deg i disse årene, som burde kommet med i den presentasjonen som ble lagt fram for Stortinget?

**Yngve Pedersen:** Hvis man leser proposisjonen fra departementet om Gardermobanen, er jo jernbanen svært sparsomt omtalt, men det var det departementets sak å avgjøre, ikke vår oppgave. Jeg følte ikke at det var noe feil eller underslag av fakta, jeg. Men hvis man leser dokumentet, er det som står om jernbanen, forholdsvis kortfattet.

**Møtelederen:** Jeg har tegnet meg selv til oppfølgings-spørsmål.

Jeg forstår det slik, Kristian Rambjør, at NSB som sådan ikke hadde styring med prosjektet. Hvordan kunne en organisasjon som NSB, som ansvarlig for jernbane-drift i Norge, ikke ha direkte styring med dette prosjektet? Hvordan kunne det ha seg at man liksom hadde satt på utsiden hele NSBs administrasjon og styre, i denne prosessen?

**Kristian Rambjør:** Det er et politisk spørsmål som bør rettes til statsråden og apparatet i departementet, kan man si. Men på mange måter vil jeg si at det føyde seg greit inn i bildet til den beslutningsstruktur som da var i jernbanen, og som for så vidt ble repetert der. Når det da etableres en prosjektgruppe med representanter for NSB, konsulenter og de andre tiltakshaverne, som rapporterer til departementet, er det en diskusjon man ikke tar opp. Det var bare sånn.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Yngve Pedersen sa veldig kort, men så vidt jeg oppfattet, at transportanalysen var departementets område, og at det var departementet som hadde fått laget den. Så transportanalysen var altså ikke NSBs tall overfor departementet?

**Yngve Pedersen:** Nei, jeg har mange ganger ergret meg over at vi blir anklaget for å ha brukt urealistiske tall når vi har brukt tall som var laget av Norges fremste eksperter, bl.a. SINTEF, Trafikon, TØI og andre, som var regnet for å være de beste ekspertene på dette i Norge. Som jeg sier: Tallene som kom fram av transportanalysen, som i dag virker uhyre høye, var vi altså pliktige til å bruke, for det skulle være et enhetlig grunnlag mellom buss og bane. De skulle bruke samme type trafikktall, som var utarbeidet av nøytrale utenforstående.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg vil følge opp det. Var det folk i departementet som sa at dere skulle legge vekt på dette? Dere nedjusterte jo denne trafikkanalysen fra 60 pst. til 53 pst. når det gjaldt togets andel. Var det diskusjon mellom dere i NSB og departementet om dette? Hadde dere noe møte? Fikk dere noe direkte pålegg om å ...

**Yngve Pedersen:** Jeg kan iallfall trygt si at vi ikke fikk noe pålegg. Men det er klart at etter åtte år å huske eksakt det man hadde noe møte om ... Vi hadde jevnlig møter. Det var jo møter hver eneste måned i prosjekt-

gruppen for Gardermobanen, SPG, og jeg vil jo holde det for rimelig at vi ble enige med departementet om at vi skulle være litt forsiktige og ikke overvurdere tallene for mye, for det var veldig høye tall. Det visste vi jo ut fra erfaring fra andre flyplasser i Europa.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg har et spørsmål til Rambjør, som, hvis jeg oppfattet det riktig, var inne på at den praksis som var i departementet/NSB, kanskje var ubekvem, og at det føyde seg inn i rekken av den gjeldende praksis at departementet overstyrte. Var denne praksis ubekvem for deg som administrerende direktør?

**Kristian Rambjør:** Ja, den stod jo i grell kontrast til hva jeg hadde opplevd i mitt forrige liv, for å si det slik, altså i det private næringsliv, både i industri- og finansbedrifter, hvor ansvaret var personifisert, og hvor man hadde ansvaret for alt som skjedde og ikke skjedde i prosjekter, kan man si. Mens det som var ganske fremtredende her, var det jeg vil kalle en form for ansvarspulverisering, hvor beslutningstakerne var usynliggjort, og så utfører man en form for «påvirkning» ved samtaler, ved synspunkter, kan man si. Hvis de synspunkter som det blir gitt uttrykk for, ikke tas hensyn til, går kursen ned, altså. Det er helt klart.

**Kristin Halvorsen (SV):** Dette er til Pedersen. Departementet hadde jo både en verifiseringsgruppe, som avgav to rapporter før stortingsproposisjonen ble lagt fram for Stortinget, og en referansegruppe. Begge de gruppene påpekte at anslagene for kollektivandelen, dvs. togtrafikkandelen til Gardermoen, var for høye, og at usikkerheten rundt de anslagene var mye større enn det som kom fram i de anslagene som var gjort. Var det rapporter som dere også var kjent med og diskuterte i forhold til det som transportanalysen la opp til?

**Yngve Pedersen:** Ja, vi hadde en medarbeider, som jeg tror har vært til høring hos dere, Jon Bendheim, som var medlem av en arbeidsgruppe i transportanalysen. At vi fikk tilgang til både referansegruppe og verifiseringsgruppe, føler jeg meg overbevist om. Men om igjen: Vi hadde ingen andre og bedre tall å bruke, og de var laget av dem som da skulle være de best egnede til å lage en slik transportanalyse. Vi hadde ikke noe annet grunnlag å bruke, og departementet var altså enig i at vi skulle bruke disse tallene. Jeg sier om igjen: Det er godt mulig at vi diskuterte med departementet å gå litt ned på tallene, for de syntes noe høye. Det syntes også vi, det er ingen hemmelighet, det, i og med at vi selv reduserte tallene.

**Møtelederen:** Da går vi til neste hovedspørsmål – Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Til Rambjør. Du sa at strukturen på beslutningene og prosjektorganiseringen førte til ansvarspulverisering, og at beslutningstakere ble usynliggjort. Du var sjef i fem år. Du er jo ikke akkurat noe persilleblad, men du godtok det i fem år.

**Kristian Rambjør:** Jeg var et persilleblad da jeg sluttet. (Munterhet) Det er klart, for å være litt alvorlig, at det er jo slik i livet at man vil gjerne gjøre en best mulig jobb når man først påtar seg noe. Dette vil kanskje føre for langt, og da får dere avbryte meg.

Det er klart at hele forutsetningen for min inngang i NSB ble dramatisk endret i forbindelse med regjeringsskiftet høsten 1990. Jeg ble tilsatt i statsråd av formannen i finanskomiteen i dag, så vidt jeg husker, og tiltrådte. Da var det ny regjering, og da ble jo veldig mye forandret, kan man si – det gjaldt perspektiver, forutsetninger og diskusjoner vi hadde hatt, med Arne Rettedal som min styreformann og med Lie m.fl. i den regjeringen. Det var jo ikke akkurat noe jeg gikk inn i med applaus, fordi forutsetningene ble endret så dramatisk underveis.

Men når man først er der, da, vil man gjerne gjøre så godt man kan. Og min plan, for å si det slik, var at jeg skulle gå ut av NSB høsten 1994. Men så begynte det å skje ting, og Arne Rettedal gikk da ved juletid 1994. Jeg satt da noen måneder til utpå våren, og det var nærmest for at det hele skulle henge i hop på en eller annen måte. Det var kanskje en dårlig måte å gjøre det på, men det var det valget vi traff der og da.

**Inger Lise Husøy (A):** Det var kontinuiteten du ...

**Kristian Rambjør:** Ja.

**Inger Lise Husøy (A):** Men hvorfor gikk Rettedal av? Han gikk jo også ganske plutselig av.

**Kristian Rambjør:** Ja, jeg har en hypotese om det, men det syns jeg du skal spørre Opseth om.

**Inger Lise Husøy (A):** Han var kanskje begynt å bli et persilleblad, han også.

Så dette med de 16 togene. Betyr det at du ikke var inne i den beslutningen at det istedenfor 10 tog skulle kjøpes inn 16 tog?

**Kristian Rambjør:** Jo, jeg kom inn i prosessen på en helt annen måte da Gardermobanen AS ble etablert ved årsskiftet 1992/1993, så vidt jeg husker, og da ble disse beslutningene om anskaffelse av materiell og for så vidt også entreprisekontrakter osv. truffet av Gardermobanens styre, hvor jeg satt som styreformann fra årsskiftet 1992/1993, altså fra etableringen, og frem til 1995. Og økningen i antall tog hang jo sammen med at de også skulle gå på vestsiden av Oslo.

**Inger Lise Husøy (A):** Ja.

**Møtelederen:** Jeg forstod det sånn at Yngve Pedersen hadde noe å føye til svaret.

**Yngve Pedersen:** Til opplysning var Gardermobanen AS et rent infrastrukturprosjekt da det ble opprettet. Det var først i 1994 at man fikk utvidede oppgaver, nemlig at det også skulle være drift og materiell.

**Inger Lise Husøy (A):** Da kan jeg fortsette litt med Yngve Pedersen.

Det kom veldig tydelig fram at kostnader har vært systematisk undervurdert og inntekter systematisk overvurdert. Jeg må få lov å spørre om du har en kommentar til det. Det behøver ikke nødvendigvis være så veldig gale motiver i det, men det er et problem som vi må forholde oss til, dersom det er riktig at det var en tenkning.

**Yngve Pedersen:** Jeg sitter med en rapport av to økonomer som har fulgt opp Mydske-utvalget, og de konkluderer med bred penn at det var to ting som ikke gikk som det skulle i Gardermo-prosjektet. Det ene var at det var 900 meter med lekkasjer – enorme lekkasjer – som kostet 1,7 milliarder kr mer enn noen visste om. Det andre var denne sammenkoblingen mellom gammel bane og ny bane.

Bortsett fra det var planleggingen en innertier i forhold til det som ble kostnadene. Så det kan ikke være riktig at det var noe feil ved det. Inntektene er helt annerledes, fordi man har utvidet driftsopplegget. Man har sikkert lest om kritikken fra noen om at Gardermobanens tog kjører forholdsvis dårlig belagt på Drammensbanen. Den gangen vi lagde opplegget for driften, var det altså ti togsett og drift fra Skøyen til Gardermoen. Nå ble det 16 togsett og drift fra Asker. Det er klart at det forrykket driftskostnadene dramatisk. I tillegg har det altså kommet fram at virkeligheten ikke har stemt med transportanalysens tall for trafikkgrunnlag. Men det kunne altså ikke prosjektet fram til 1992 gjøre noe med.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg har også lyst til å høre din kommentar i forhold til det. Det var gjort en del bestrebelser i forhold til å finne ut om en skulle satse på buss eller bane, og så satset en på bane, men nå går jo bussene parallelt med banen. Hva er din kommentar til det? Hvor mye tror du det betyr av manglende inntekter for Gardermobanen at det går så pass mange flybuss?

**Yngve Pedersen:** Hvor mye det betyr, kan ikke jeg regne ut i dag, for sånn datamaskin har jeg ikke til hjerne, men det er klart det betyr noe. Men da vi drev og arbeidet med det, var det som et helt klart opplegg fra departementets side bestemt at det skulle være enten bane eller buss. Det var ikke snakk om dobbeltopplegg. Først fire år etterpå kom dette med bussen inn i bildet, at det skulle bli en konkurrent til jernbanen. Så det må man også huske på når man nå snakker om trafikkallet som har blitt så mye lavere for jernbanen enn det som opprinnelig var forutsatt. Men det var altså ikke noe NSB bestemte. Og bussutredningen ble lagd av departementets prosjektgruppe. Det var de som styrte det helt og fullt, og det var de som la premissene.

**Inger Lise Husøy (A):** Så har jeg et siste spørsmål til Rambjør som går på at Gardermobanen ble dannet som et aksjeselskap. Det betyr jo også at statsråden egentlig ikke skal gripe inn, og i hvert fall ikke i den daglige drif-

ten. Hva var hovedargumentet, og hvem kom med forslaget om at det skulle være et AS?

**Kristian Rambjør:** Ja, det var nok mange som var med på den diskusjonen, og forslaget ble nok utviklet i departementet og applaudert av undertegnede bl.a., kan man si. Det som vi hadde diskusjoner om der, var, som det var et uttrykk for, at jeg syntes det var urealistisk å legge selve kjørevegen inn som et aksjeselskap, for på det tidspunktet i hvert fall kjente ikke jeg til noen jernbane i Europa som hadde greid å legge det bedriftsøkonomiske til grunn for det å bygge og vedlikeholde en kjøreveg, altså traseen med tilhørende innretninger. Det hadde vi en diskusjon om, og det mente flere i NSBs ledelse var urealistisk og galt. Det burde vært en del av det vi i dag kaller Jernbaneanverket. Men det blir vel sånn etter hvert også, tipper jeg.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål – først Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Ja, det er til Rambjør. Du sa her i dette replikkordskiftet med Inger Lise at det skjedde en endring i din rolle i forbindelse med regjeringsskiftet i 1990. Det var noe uklart det du sa. Er det slik at det skjedde noe i negativ retning da Opseth kom? Kan du utdype dette litt, slik at vi får klarhet i hvordan din rolle her endret seg?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg kan vel ikke si at min rolle endret seg. Jeg hadde vel ikke vært ved jernbanen i mer enn to-tre uker, tror jeg, da regjeringsskiftet kom. Men forutsetningene som ble avtalt da jeg aksepterte denne stillingen på våren 1990 – da satt jeg jo i en helt annen stilling – var vesensforskjellig, kan man si. Og det var ikke skrevet ned som forutsetninger, premisser, men ...

**Odd Holten (KrF):** Men hva var det vesentlige der?

**Kristian Rambjør:** Nei, det gikk jo på ledelsens og styrets handlefrihet i forhold til det politiske systemet.

**Odd Holten (KrF):** Fikk du en begrenset handlefrihet?

**Kristian Rambjør:** I forhold til den forståelse og enighet vi hadde på våren/sommeren, ja, så er det helt klart.

**Odd Holten (KrF):** Av den nye statsråden?

**Kristian Rambjør:** Ja, det var jo han som tiltrådte da, så han – ja, han falt vel kort sagt tilbake til den gamle måten å drive jernbanen på.

**Møtelederen:** Da har jeg et oppfølgingsspørsmål, først og fremst til Rambjør. I forhold til driftskostnadene som er blitt betydelig større enn det man hadde regnet

med, anføres det som ett av argumentene at man utvidet til Asker, og at man gikk fra 10 til 16 tog. Kan dere redegjøre for forarbeidet, hvordan den beslutningen ble tatt? Rambjør satt jo som styreformann i NSB Gardermobanen på det tidspunktet.

**Kristian Rambjør:** Da tror jeg nesten jeg må be om litt hjelp fra Yngve Pedersen for liksom å få stilt hukommelsen, så er det mulig jeg kan supplere.

**Yngve Pedersen:** Da vi leverte vårt grunnlagsmateriale til departementet i 1991, var det altså laget et forholdsvis enkelt driftsopplegg som skulle være tilpasset det høyst nødvendige. Vi visste jo at mange bodde på vestsiden, så etter hvert modnet det seg at disse 80 pst. av trafikantene til fly som bor i Oslo omtrent fra Akerselva og vestover, for det er et faktum, de måtte dekkes opp. Og så fikk man valget mellom å prøve å lage et bussopplegg og omstigning, som det ikke var noe særlig tiltro til, og det man valgte på det tidspunkt – altså flere år etter at dette var vedtatt av Stortinget, nemlig å utvide driftsopplegget med åpne øyne. Det var helt klart at det ville koste penger i forhold til det opprinnelige, men så håpet man jo også på at man skulle få et økt inntekspotensial.

**Møtelederen:** Så det betyr at man mente at det hadde ikke noen betydning for driftskostnadene?

**Yngve Pedersen:** Jo, det var helt klart at det ville bli betydelig økte driftskostnader, men noe av det ville man få kompensert ved økt trafikk.

**Møtelederen:** Neste til oppfølgingsspørsmål er Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Et spørsmål til Rambjør om dette at arbeidsbetingelsene for administrerende direktør ble endret i forbindelse med regjeringsskiftet. Oppfattet jeg det riktig når du antydte at hvis man ikke hadde fått den endringen, ville administrerende direktør i NSB hatt større styring med og ansvar for dette prosjektet vi nå snakker om, med de opprinnelige vilkårene?

**Kristian Rambjør:** Ja, det tror jeg. Uten at jeg i dag er villig til å gå inn på hvilke forutsetninger, kan jeg klart besvare det med ja. Det var samtaler mellom Arne Rettedal og to statsråder, og Rettedal ved flere sonderinger, vet jeg – og det kom tilbake: Det er greit, dette går vi for. I hvilken grad da påfølgende statsråd var involvert i dette, det tør jeg ikke mene noe om, for det ble liksom en helt annen – man skiftet frekvens, for å si det sånn.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe til oppfølgingsspørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det som blir sagt, er at styreformann Rettedal hadde samtaler med forskjellige statsråder og sånne ting, var det sånn NSB opererte i forhold til departementet og beslutningsmyndighetene, at en hadde samtaler sånn på siden, og ordnet og fikset og trikset litt

og snakket seg imellom? Var det for mye av det i denne saken?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg vil ta avstand fra fikse og trikse og sånne ting – det tror jeg ikke. Jeg opplevde det som det var et redelig, ordentlig forsøk på å få oppslutning om de mål man hadde, og de må en jo kunne variere noe. Men det var en del av hele prosessen, og jernbanen har jo på mange måter vært helt innvevd i Norge, ikke sant – det var faglig politikk, det var partipolitikk, det har vært masse formelle og uformelle organer rundt jernbanen og Jernbaneforbundet som er meget interessante og kanskje kunne være verdt en studie i seg selv. Men de samtalene og sonderingene som der var, de ser jeg på som positive og som et tappert forsøk på å få oppslutning om det man ønsket.

**Motelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil følge opp der hvor Rambjør var nå – formelle og uformelle organer. Hva var da årsaken til at du, da du tiltrådte som administrerende direktør, ikke sørget for – la oss si – å få noe mer skriftlig på disse forutsetningene?

**Kristian Rambjør:** Det har nok litt sammenheng med råd bl.a. fra den som den gangen var styreformann, at det var ikke nødvendig, og man gjorde det ikke på den måten. Og politisk var ikke jeg særlig dreven – bortsett fra industrikomiteen og finanskomiteen, kan man si, som var noe helt annet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så situasjonen var, så vidt jeg har skjönt, at du og styreformann Rettedal, med støtte fra daværende samferdselsminister Lie, ønsket å omdanne gradvis NSB til en mer ordinær bedrift organisert som aksjeselskap med en administrerende direktør, med en administrerende direktørs normale myndighet og ansvar etter aksjeloven, og at kommunikasjon fra administrerende direktør skulle gå til styret i selskapet – det var det som var planen?

**Kristian Rambjør:** Riktig.

**Carl I. Hagen (Frp):** Og for å få det til så måtte man ikke uttale dette høyt, og ikke utfordre forskjellige – bl.a. Jernbaneforbundet og andre som hadde en annen tradisjon for slike ting – ved å si hva man egentlig ville. Er det riktig oppfattet?

**Kristian Rambjør:** Det tror jeg er en god beskrivelse. Jeg kan bare understreke det ved å minne om diskusjonen som var før man etablerte Gardermobanen som et aksjeselskap – altså Gardermobanen AS. Det var noe av den samme slalåmkjøringen man bedrev der for å få dette til omsider, og derfor også denne flertrinnsraketten – altså fra et rent infrastrukturselskap, som Pedersen sier,

over til trafikk etter hvert. Så det var liksom en vurdering, tror jeg, av om det var politisk mulig her og nå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Så det var det som liksom var politisk mulig å få gjennomført uten at det ble for mye – la meg bruke uttrykket – leven fra fagforeningene bl.a., som man tenkte på?

**Kristian Rambjør:** Ja. Det er sånn det er.

**Carl I. Hagen (Frp):** Noen av oss er klar over det!

Så til dette med de 80 pst. reisende som Pedersen sa var på vestsiden av Akerselva. Hvordan hadde man tenkt å få så stor andel til å reise med flytoget hvis det bare stoppet på Skøyen og ikke gikk lenger enn til Skøyen?

**Yngve Pedersen:** Det er mulig jeg husker litt feil. Det er mulig det var Lysaker som var sluttstasjonen, jeg tror jeg får rette det. Det var Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret og Oslo S som skulle være stasjonene, og de ville jo selvsagt fange opp langt den største delen av de reisende på vestsiden.

Men vi får jo erkjenne at jernbanen går der den går, og folk bor jo ikke på stasjonene, så vi visste at dette ville kreve et opplegg hvor man brukte andre transportmidler fram til stasjonen. Men om igjen: Det var nå engang slik. Jeg skal ikke gå inn i transportanalysen i detalj, men man hadde altså rutet opp et enormt nett med små firkanter av så og så mange reisende, og så beregnet man hvor mange man trodde – jeg tror de *trodde* – skulle komme til jernbanen. Trafikktallet var slik, og det skulle bare mangle om vi skulle redusere dette til halvparten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men dere reduserte noe, for dere syntes at dette dog var... Vi som sitter her, flyr ofte, og man skal jo komme fra sitt hjem til, i tilfelle, en togstasjon.

**Yngve Pedersen:** Det er riktig. Ut fra erfaring fra andre europeiske flyplasser syntes vi at det trafikktallet som transportanalysens eksperter kom fram til, virket noe høyt, og ut fra forsiktighet, for ikke å overdrive inn-tekstpotensialet, reduserte vi dette med ca. 10 pst., eller vel det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Fra 60 til 53 pst.?

**Yngve Pedersen:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Det er det alle i ettertid har sagt allikevel var altfor, altfor høyt. Reagerte du den gangen – jeg går ut fra at du leste St.prp. nr. 90 om NSB Gardermobanen og vedtakene – syntes du det ble gjort et stort poeng av at det ikke skulle være i konkurranse med buss? Det er jo flere som har sagt – og du har også sagt – at forutsetningen var at det ikke skulle gå buss, bare tog. Hvor mye betydde det om det hadde gått buss? Hvor mye ned hadde da denne prosenten på 53 gått? Var dette et stort, viktig poeng i presentasjonen for Stortinget?

**Yngve Pedersen:** Det var neppe noe stort poeng i presentasjonen for Stortinget.

Men jeg må få si – litt i spøk og mye i alvor: Det skulle bare mangle om det var NSB som skulle sørge for at NSB ikke framstod som et godt egnet kollektivt transportmiddel. Det ville jo være at jeg ikke gjorde jobben min. Min jobb var på et saklig grunnlag å fremme NSB som det beste kollektive transportmiddel, og når departementet hadde bestemt at det overhodet ikke skulle være noen sammenblanding, det skulle være enten buss eller bane, så fulgte jeg som alltid selvsagt lojalt de retningslinjer som var trukket opp.

**Carl I. Hagen (Frp):** La meg gå tilbake til det som senere ble et problem. Hvem var det som valgte Noteby som geologisk undersøkelsesselskap for traseen til Gardermobanen? Kan noen av dere erindre det? Og hvorfor ble Noteby valgt? Jeg kan jo hjelpe til: Det er hevdet, bl.a. i en bok, at Noteby var det suverent billigste tilbudet for å foreta disse geologiske undersøkelser, sannsynligvis fordi de ikke gjorde så mange undersøkelser og boringer som andre mente det var forsvarlig å gjøre.

**Yngve Pedersen:** Nå må jeg melde pass, Hagen, for i min oversikt over delrapporter som er oversendt departementet, er ikke Noteby et av konsulentfirmaene.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men det var Noteby som gjorde de geologiske undersøkelser av traseen, og som ikke oppdaget de vanskelige – skal vi si – grunnforholdene under Lutvann og Puttjern, på Hellerud osv.?

**Yngve Pedersen:** Nei, altså jeg må få lov til her ... Hukommelsen strekker ikke til i slike saker. Jeg må bruke dette dokumentet her.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men du er enig i at det er en av de sviktene som vi har?

**Yngve Pedersen:** Det er ikke Noteby, det er NGI som har utført delrapport geoteknikk, og det er Taugbøl & Øverland som har utført delrapport geologi, som vi sendte til departementet. Så Noteby var i alle fall ikke antatt her som hovedentreprenør for arbeidene, og om de opererte som underentreprenør, tør jeg ikke si.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men var dette med å undersøke geologien, der man skulle lage en av de lengste tunneler noen gang, noe tema for å være 100 pst. sikker på at man gjorde grundige geologiske undersøkelser? Var det noe tema i noen diskusjoner du var med på? I ettertid viser det seg jo at hadde man gjort forsvarlige geologiske boringer, hadde man funnet ut at fjellet var slik som det var.

**Yngve Pedersen:** Nå tror jeg man også må huske at her var det to fastpunkter. Det ene var økonomien, nemlig at vi hadde fått tildelt en sum penger, og den skulle strekke til. Fastpunktene var altså tid og overholdelse av budsjett. Innenfor de rammene som vi hadde, gjorde vi

de undersøkelsene som vi mente var nødvendige for å kunne fremme et godt, saklig begrunnet dokument til departementet.

Men det er klart at man i ettertid kan innrømme at det hadde vært godt å få gjort flere undersøkelser, det viser jo også virkeligheten. Men på det tidspunkt følte ikke jeg at vi var på noen gyngende grunn. Jeg husker i alle fall at det var ca. 90 meter fra traseen og opp til Lutvann. Og vi må også huske at i 1991, da vi la fram vår rapport, var traseen slett ikke endelig fastlagt slik som den ble. Jeg vet godt at den har endret seg en del i forhold til hvordan vi den gang beskrev at den skulle gå.

**Carl I. Hagen (Frp):** Nå vil jeg gå over til Rambjør.

Stiftelsen av NSB Gardermobanen AS skulle, som Yngve Pedersen sa, være et rent infrastrukturselskap til å begynne med, altså bygge linjen. Hva var grunnen til at man skulle ha det som et aksjeselskap?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg tør ikke si noe om hva de liksom, de politiske ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Var det departementet som fastsatte det, uten diskusjoner?

**Kristian Rambjør:** Nei, det hadde vi diskusjoner om, og det skjedde i forståelse, helt klart. Og jeg – og flere med meg, tror jeg – så vel også at neste logiske trinn i den prosessen ville være å legge inn trafikken. Men det var også selvfølgelig en viss bekymring for at hvis man tar dette til medbeslutning, så blir det bråk. Så det unn gikk man jo da.

**Carl I. Hagen (Frp):** Men var dette også fordi man ønsket å ha en effektiv organisasjon, med klare ansvarsforhold og beslutningsmyndighet, og slippe hva man kan kalle det mer byråkratiske, departementale og langsomme systemet?

**Kristian Rambjør:** Ja, det er helt klart. Det var hovedbegrunnelsen for at vi gikk inn for den modellen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Da var det altså lettest å holde tiden, holde budsjettet og kjøre i vei?

**Kristian Rambjør:** Ja, da kunne man håndtere ledelsen som ansvarlige, personifiserte ledere, og ikke som et system.

**Carl I. Hagen (Frp):** Takk.

**Møtelederen:** Da går vi til oppfølgingsspørsmålene. Først har undertegnede et.

Jeg må si at jeg sitter igjen med et noe forvirrende inntrykk av hvordan administrerende direktør i NSB på det tidspunktet, i 1990, hadde visjoner om hvordan han skulle fungere i jobben. Men du ble altså ansatt som administrerende direktør i et forvaltningsselskap?

**Kristian Rambjør:** Ja.

**Møtelederen:** Ble du da forespeilet at dette skulle bli et aksjeselskap?

**Kristian Rambjør:** Jeg har ikke sagt ...

**Møtelederen:** Er det det du forsøker å antyde?

**Kristian Rambjør:** Helt klart.

**Møtelederen:** Ja, så det er det som er den forskjellen du oppfatter etter skiftet av politisk regime?

**Kristian Rambjør:** Ja, med de praktiske forutsetninger arbeidsmessig som ville måtte følge av at man ble et aksjeselskap, hvor hele beslutningsprosessen ville endres nok så sterkt.

**Møtelederen:** Da forklarer det jo hvorfor du sier det du sier, men ikke hvorfor du fortsatte i jobben.

Da var det Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Yngve Pedersen, du sier at du og dere selvfølgelig som alltid jobbet lojalt for å utvikle et best mulig tilbud knyttet til NSB, og det er jo forståelig. Men Killi sa under høringen at han mente at det var veldig optimistiske innspill de fikk fra NSB. Er dette en ubegrunnet kritikk av det materialet som kom fra NSB, og var det slik at det var mulig at dere overspilte mulighetene for at NSB kunne klare å løse utbyggingsoppgavene tilfredsstillende?

**Yngve Pedersen:** Jeg jobbet sammen med departementet og satt altså i SPG, som var en viktig gruppe, styrt av departementet, i fem-seks år. Jeg har aldri sett noe dokument som har kritisert jernbanen for å ha gjort en dårlig jobb når det gjaldt planleggingen, før etterpåklokkskapen er kommet, at vi kunne vært flinkere på en del ting, men i den perioden hvor vi drev med dette, var det ikke noe kritikk fra departementet. Det er klart at hadde departementet kommet og sagt at dette, NSB, er for dårlig underbygd, og dette virker på oss for optimistisk, hadde vi vært nødt til å forsøke å levere nye oppgaver, men jeg følte aldri at vi var i noe utakt med departementet på det.

**Odd Holten (KrF):** Så Killi kommer i ettertid og kritiserer.

**Yngve Pedersen:** Jeg må bare svare for meg, nå. Jeg har aldri følt at vi har fått noe kritikk for å ha lagt opp til for optimistiske prognoser.

**Inger Lise Husøy (A):** Så vidt jeg husker tilbake, var i hvert fall deler av perioden 1990-95 en turbulent tid av mange årsaker, og ikke bare knyttet til Gardermobanen. Men mitt spørsmål er: Da du satt som styreleder i Gardermobanen, ble du overstyrt, ble du instruert til bestemte

ting som har relevans for den saken vi arbeider med i dag?

**Yngve Pedersen:** Ikke som styreformann i Gardermobanen, nei. Der var man veldig ryddig og ordentlig når det gjaldt å følge de formelle organene, altså hvor hovedstyret i NSB var generalforsamling og NSB Gardermobanen hadde sitt eget styre, og der var det en viss dialog mellom statsråden og meg om sammensetningen av det styret. Men når det var etablert, opphørte i grunnen den, og da var den veldig ordentlig og ryddig, rapporteringen til departementet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg har et spørsmål til Rambjør. Forundrer det deg i dag når du ser på de politiske innspillene når det gjaldt organisering av NSB, at det var sterke innslag både i departementet og innenfor NSB selv av fagorganisasjon og slikt? Hvilken kommentar har du i dag til at den som dere rapporterte til i departementet, var Steinar Killi, som i dag sitter som direktør i Jernbaneverket?

**Kristian Rambjør:** Hvilken kommentar jeg har til det?

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, er du forundret?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg har ikke noen kommentar utover at hvis man ser på jernbanens historie, har det jo i veldig stor grad nesten utelukkende, bortsett fra Kjell Rimberg og meg, vært politiske ansettelse.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så han er politisk ansatt.

**Kristian Rambjør:** Ja, det er vel det, hvis du definerer ordet «politisk ansatt», så er det klart det. Det gjelder hele jernbanen, det.

Bare som et apropos til Kosmo, hvis jeg får lov, han lurte på hvorfor jeg ble sittende. Jeg vil minne om at jeg var den femte administrerende direktør på fem år som kom inn, og det er klart at da er det mange tanker og følelser man gjør seg i den forbindelse. Og det er ikke gjort i løpet av en dag eller to å gjøre seg opp en mening om hvordan disse tingene fungerer, og jeg hadde – og har for så vidt fremdeles – et brennende ønske om at jernbanen skulle bli bra, og jeg trodde jeg skulle få til det, men det gikk jo ikke da.

**Møtelederen:** Svein Ludvigsen, neste hovedspørsmål.

**Svein Ludvigsen (H):** På dette stadiet i høringen kan det jo være interessant å ta utgangspunkt i noen av de uttalelser som er kommet tidligere, og høre reaksjonen til Rambjør og Pedersen. Jeg begynner med granskningsutvalgets leder, Tore Tønne, som i høringen her den 21. januar sier at det var på tre områder det gikk galt når det gjaldt Gardermobanen. Det er beslutningsgrunnlaget og

beslutningsprosessen, dernest er det organiseringen av prosjektet og for det tredje er det gjennomføringen. Men det er den første delen som er verst, nemlig beslutningsgrunnlaget og beslutningsprosessen i forberedelsene til det. Er det en konklusjon som dere også tar?

**Kristian Rambjør:** Jeg vil snu litt på dette og si at innenfor den økonomiske rammen som vi fikk, tror jeg ikke det var veldig mye mer å få gjort. Så skulle en ønske at mye mer var gjort, ikke minst når det gjaldt geologien, som påpekt av flere her, men innenfor de 30 millionene tror jeg man gjorde en meget omfattende og grundig jobb.

**Svein Ludvigsen (H):** Så du ser ikke i ettertid at det er noen grunn til å slutte seg til at de største feilene faktisk ble gjort i forberedelsen av beslutningsgrunnlaget og beslutningsprosessen?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg kan ikke se hva man har i tankene her. Det er to forhold som har gått galt, økonomisk og fremdriftsmessig, og de er nevnt et par ganger allerede.

**Svein Ludvigsen (H):** La meg så følge opp med et sitat av Killi, som også Odd Holten refererte til. Han sa i høringen at det var veldig optimistiske innspill vi fikk fra NSB, og Pedersen sier at det er etterpåklokskap. Hvis du tar dette med etterpåklokskapen, er du enig med Killi?

**Yngve Pedersen:** I og med at Gardermobanens trafikkgrunnlag i dag ligger på 34 pst. av de flyreisende, og man har operert med 53 pst. under andre forutsetninger, er det jo lett å si i dag at det var optimistisk. Men jeg vil bare minne om igjen at det var departementet som hadde lagd tallene som vi skulle holde oss til, det var ikke tall fabrikkert av NSB. Jeg har bestandig forsøkt å holde min sti ren når det gjelder å overdrive eller underdrive, men jeg vil bare si at det skulle bare mangle om NSB selv skulle være med og sage av den grenen som kunne bli en utvikling av NSB. Vi brukte tallene med en viss forsiktighet, men med god samvittighet.

**Svein Ludvigsen (H):** Det var nettopp dette siste jeg ville ha bekreftet, at det var departementet som på en måte instruerte og gav dere rammevilkårene for de beregningene som er gjort.

**Yngve Pedersen:** Jeg vil ikke bruke ordet «instruere». Jeg vil bare si at vi fikk tallene fra en utenforstående ekspertgruppe, som Kristin Halvorsen sa attpåtil var kommet med både en verifiseringsgruppe og en ...

**Kristin Halvorsen (SV):** – referansegruppe.

**Yngve Pedersen:** Ja. Og de hadde altså hatt visse kommentarer til tallene. Men det ble ikke fattet noe vedtak om å endre tallene, så vi brukte dem med god samvit-

tighet. For det var vår oppgave – som en god soldat utfører man ordre.

**Svein Ludvigsen (H):** Direktør Kjøll sa at alle kalkyler og vurderinger som har vært gjort, var svært optimistiske og på grensen til det urealistiske. Advarte dere på noe tidspunkt og sa at dette var urealistisk, at det var svært optimistisk, eller følte dere at «instruksen» fra departementet var så klar at dere utførte ordre som «god soldat»?

**Yngve Pedersen:** Ja, om igjen: Tallene var altså lagd av de på den tid beste eksperter, som i dag blir dømt nord og ned. Men på det tidspunkt var de regnet som Norges fremste eksperter på transportanalyse. Jeg kunne til og med nevne navn – de er muligens flinke den dag i dag, men de har vel fått noen riper i lakken. Men vi følte at tallene var høye. Det var jo derfor vi reduserte dem fra 60 til 53 pst. – og husk, da var det altså ett eneste kollektivtransportmiddel som vi lagde tallene for, nemlig jernbanen. Det var ikke snakk om noen konkurranse fra andre transportmidler.

Men ut fra det som vi skulle bruke, lagde vi de beste beregningene vi kunne gjøre. Og det førte da til at departementet var enig med oss i at jernbanen var det beste kollektive transportmiddelet til Gardermoen. Jeg må bare si at det var jeg da, på det tidspunktet, meget glad for – og er det fortsatt.

**Svein Ludvigsen (H):** Det vi nå er inne på, leder jo fort til det som er et av hovedpunktene i Mydske-rapporten, nemlig at det er foretatt strategiske budsjetteringer i departementet – og i kommunikasjonen til Stortinget. Man la fram kostnadsanslag og beskrev en usikkerhet som var lavere enn det man kanskje visste, altså dette med strategisk budsjettering. Slik jeg oppfatter dere, bekrefter dere her i og for seg Mydske-utvalgets antydning om at man hadde bestemt seg på forhånd for resultatet – og så skulle man da ha argumenter som bygde opp under det.

**Yngve Pedersen:** Hva departementet og politikerne hadde bestemt seg for, det kan jeg overhodet ikke ta noen stilling til. Men vi foretok ikke noen strategiske beregninger. Vi beregnet kostnadene på best mulig måte ut fra de få erfaringstall vi hadde. Jeg vil bare minne om at det var ikke akkurat så mange baner som ble bygd fra 1960 til 1990, så de store erfaringstallene hadde vi jo ikke. Men vi brukte de tallene vi kunne bruke, vi gjorde det beste ut fra de rapportene som forelå, og så framla vi det for departementet. På det tidspunkt var det ikke noen kritikk av tallene våre når det gjaldt utbygging, og, om igjen – det blir litt mye repetisjon, kanskje – det var jo bare to punkter i vårt budsjettframlegg som virkelig røyk, og det var 1,7 milliarder kr til tetting av Romeriksporten – og det er en strekning på 900 meter, ikke noe mer enn det, så mye kostet det – og så var det denne ulykksalige sammenkoblingen hvor Gardermobanen inngikk en fast kontrakt med banedivisjonen i NSB og røyk på ca.

½ milliard kr. Men bortsett fra det vil jeg påstå at resten av våre tall som ble lagt fram på kostnadssiden, var innertier.

**Svein Ludvigsen (H):** Tidligere i høringene hadde vi jo karaktersetning av deltakerne. Jeg skal ikke forfølge den, men et siste spørsmål knyttet opp til det som Rambjør snakket om, at man samsnakket, og at det var uformelle kanaler som var inne i bildet: Killi bekreftet i høringen at det foregikk samtaler mellom ledelsen i departementet og underliggende etater, en slags samsnakking som kanskje ikke NSB var en del av. Når man i ettertid ser dette, kan dere si noe om hvor uheldig det var for det endelige resultat?

**Kristian Rambjør:** Jeg har lyst til å si litt, men jeg er usikker på om det er kvalifisert, for å si det sånn, i den forstand at når man samsnakker og sonderer, påvirkes man jo på en eller annen måte gjennom disse samtalene. Og man snur seg veldig fort i retning av den som da har den avgjørende beslutning, og prøver å påvirke der. Det er nå det.

Det andre er at denne samsnakkingen fører altså veldig ofte til en ansvarspulverisering i organisasjonen. Det var alltid noen – og det var mine ledere og lenger nede i systemet – som refererte til samtaler, ikke sant, med en eller annen i det politiske system som sa sånn og sånn, og de hadde fått telefoner inn fra – uten å nevne navn osv. – sånn og sånn, og spurt om sånn og sånn. Forholdet var altså at det var helt naturlig å gå til administrerende. Og det er klart at det undergraver på mange måter ansvarsfølelsen i organisasjonen; en blir flinkere til å bygge fluktsveier når det går galt enn kanskje til å bygge veier som vil stå på for at det skal gå bra.

**Svein Ludvigsen (H):** Og dette er en annen kultur enn det du har opplevd i andre ledende stillinger?

**Kristian Rambjør:** Ja, dramatisk annerledes.

**Møtelederen:** Da er det Odd Holten – til oppfølging.

**Odd Holten (KrF):** Jeg tror jeg må få lov til å spørre Rambjør. Helt konkret til det siste du nå sa, dette med samsnakking. Du sier at det var telefoner og henvendelser – uten å nevne navn. Når vi nå driver og jobber med denne saken, er det jo nettopp slik at vi vil inn på personer som har hatt konkret med denne saken å gjøre, for å prøve å nøste i saken. Kan du nevne navn?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg ønsker ikke å nevne navn. Vi har et stort pressekorps osv. her, og jeg ønsker ikke å bidra til «stories» ...

**Odd Holten (KrF):** Men det er mulig å få det skriftlig fra deg?

**Kristian Rambjør:** I hvert fall kan dere få det i en fortrolig samtale. Jeg kan være med på å diskutere det, ja.

**Odd Holten (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Før vi går videre tillater jeg meg den prinsipielle bemerkning at vi har åpne høringer, og at det man mener har relevans for komiteens konklusjon, og som man føler man kan gi i fortrolige samtaler, bør man også kunne gi i åpne samtaler – her ved bordet.

Carl I. Hagen – vær så god.

**Carl I. Hagen (Frp):** Var det i denne tiden mange samtaler på telefon, eller på annen måte, fra daværende ekspedisjonssjef Steinar Killi til administrerende direktør i NSB?

**Kristian Rambjør:** Ikke når det gjaldt Gardermoen. Men det var veldig mange samtaler høsten 1994, det siste halve året jeg var der, for da var det jo alminnelig kjent at jeg hadde visse problemer – kan man si – hvilket er en helt annen historie. Og i den forbindelse hadde vi mange samtaler om hvordan ting forholdt seg.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så konklusjonen din er egentlig i klartekst at departementet detaljstyrte NSB fra A til Å både når det gjaldt Gardermobanen og de utfordringene NSB hadde i framtiden i den omstillingsfasen da du skulle inn og endre dette, og at det ikke passet inn med de forutsetningene som du hadde fått deg forelagt da du begynte, og de innspillene som kom fra deg.

**Kristian Rambjør:** Når det gjelder Gardermobanen, vil jeg gjerne gjenta kort det jeg sa i sted, at etter at aksjeselskapet ble etablert, foregikk alt der – meg bekjent – på en ryddig og korrekt måte rapporteringsmessig til departementet osv., både når det gjaldt økonomi og fremdrift. Når det gjelder den øvrige jernbanen, er kanskje det en annen historie. Jeg vet ikke om jeg skal gå så mye inn på den her, men det er jo klart: Jernbanen er 150 år om noen få år, og den er litt av den industrielle revolusjonen som på mange måter har preget utviklingen av Norge, og var et arnested – kan man si – for politisk virksomhet.

**Kari Økland (KrF):** Kan en da si at den uformelle kontakten i sånne samtaler har gått ut over den formelle saksbehandlingen?

**Kristian Rambjør:** Nei, det er det vanskelig å si noe om, for den uformelle kontakten var veldig sonderende. Den gikk vel heller ut på å finne ut hva som var mulig å få til – kan man si. Og det som da ligger igjen, er den formelle siden, som, så vidt jeg har konstatert, ble ivarettatt. Men det er klart at den uformelle kontakten i veldig stor grad preger enkeltmenneskers atferd og holdninger i hverdagen – i mye større grad, vil jeg si, enn de formelle dokumentene.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg går litt tilbake til det som du sa om at du var den femte lederen på fem år, og det var jo en turbulent tid. Du kaller det politisk ansettelse, men jeg oppfatter at noe av diskusjonen gikk på om du

skulle ha folk som kom fra industrien, som kom fra det private næringsliv og var økonomer, eller om du skulle ha folk med jernbanefaglig kompetanse i ledelsen av NSB. Det du kaller politisk ansettelse – dette var vel også det eneste stedet hvor du har vært, som var statlig. Du sa det skilte seg veldig fra det private, men du har jo kun vært i det private, så at dette er spesielt for staten, vet jeg ikke. Men kan du si litt om disse konfliktpunktene som går på dette med tradisjonell industriell kompetanse og jernbanefaglig innsikt – var det et viktig element her?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg oppfattet ikke konflikten som en konflikt mellom det å ha jernbanefaglig innsikt og det å ansette mennesker utenfra. Det var jo absolutt anerkjent og en veldig opptatthet av å skulle bevare kompetansen – jernbanefaglig kompetanse, kan man si. Så kan man jo være litt usikker på hvor sterk den kompetansen var når det gjelder utbygging osv. i en organisasjon som tross alt ikke hadde bygd en eneste strekning siden 1963 – var det vel – da Nordlandsbanen ble fullført, og så kom Gardermobanen som den neste, så det var et opphold på mange, mange år. Så det med vedlikehold av kompetanse har primært vært vedlikehold og mindre forbedringer i et historisk perspektiv.

Jeg vil nok si at konflikten gikk mer på det å bruke det jeg vil kalle iverksettelse av effektiviseringstiltak på samme måten som i det private næringsliv, og at jernbanens kostnader var for høye, i hvert fall var de det i min tid – i dag er det selvfølgelig mye bedre. I hvert fall var det altfor høye kostnader. Det slet vi veldig med, og for mye penger gikk til andre steder – for å si det sann.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg sitter her med St.prp. nr. 90 for 1991-92, som var beslutningsgrunnlaget for Stortinget den gangen, og blir egentlig imponert over presisheten på noen områder. For eksempel står det her tilbake fra begynnelsen av 1990-tallet at man skulle ha 10 minutters avganger til Gardermoen, at annethvert tog skulle gå vestfra, at annethvert tog skulle begynne på Gardermoen, at det skulle ta 19 minutter, altså: På noen områder er man veldig presis. Men på andre områder er upresisheten litt større. Jeg har ikke lyst til å drive og karakterisere tallene og si noe om hvilke tall som er innerriere eller ikke, men når en bane som er beregnet til å koste 4,6 milliarder 1992-kroner pluss/minus 20 pst., og som ender på nesten det dobbelte hvis en bruker 1992-kroner, kan en jo ikke si annet enn at det har vært betydelige overskridelser på en del områder.

Men det jeg egentlig lurer på, som det gjenstår å bore litt mer i nå, er de tingene som dreier seg om Romeriksporten og beslutningene rundt den, for det er jo feil det som Carl I. Hagen sier, at det er forundersøkelsene som er det store, springende punktet når det gjelder Romeriksporten, fordi man hadde lagt opp til et system som er vanlig når man bygger tunnel i Norge, nemlig å løse de problemene som oppstår, underveis, at man kan gjøre en

del forundersøkelser, men ellers må man sikre seg tid nok til at det som dreier seg om fjellets kvalitet, vann osv., kan løses underveis.

Dette er en av de store overskridelsene og var også det som – hva skal en si – gjorde at miljømaget til NSB ble kraftig endret. I 1994 og 1995 begynte jo disse problemene. Jeg skulle gjerne ha visst, kanskje fra begge to, på hvilket tidspunkt man ble klar over hvor store utfordringer som lå der når det gjaldt lekkasje i Romeriksporten, og på hvilken måte man håndterte det.

**Kristian Rambjør:** Jeg kan vel kanskje være ganske kort på dette. Så vidt jeg husker, var det ikke konstatert vesentlige lekkasjer så lenge jeg var i NSB, tror jeg. Jeg sluttet i mai 1995, og det var vel den sommeren og den høsten det begynte å ta litt av, så vidt jeg husker.

**Yngve Pedersen:** Jeg må si det samme, at så lenge jeg ledet både planleggingsstadiet og senere var konstituert administrerende direktør i Gardermobanen, var dette med lekkasjer i Romeriksporten helt ukjent. Det dukket opp på et senere tidspunkt. Det kom vel kanskje opp – Det strides jo noe om det, men i 1996 ble det vel klart at det var en mye større og mye vanskeligere oppgave å bygge Romeriksporten enn det man hadde trodd til da.

Og til utsagnet om at det kostet dobbelt så mye å bygge Gardermobanen, må jeg bare minne om at det kostet 4,6 milliarder 1992-kroner pluss/minus 20 pst. Omregnet til 1998-kroner tilsvarer det 6 milliarder. Og hvis man leser overskridelsene, kom kostnadene opp i 1,7 milliarder kr, og det er altså Romeriksporten og denne sammenkoplingen. For øvrig er det ikke noen kritikk mot de øvrige postene. Så det er ikke riktig at det kostet 10,8 milliarder, da sammenligner man epler og bananer, for da har man tatt med idriftsettelsen, materiell osv., som overhodet ikke var med i beslutningsgrunnlaget da dette ble lagt fram for Stortinget i 1991.

**Kristin Halvorsen (SV):** Jeg skal ikke gå inn i noen polemikk om det, men det som Riksrevisjonen dokumenterer på en rekke felt, er at usikkerheten i anslagene når det gjelder økonomi, både når det gjaldt investeringsbiten og når det gjelder inntektsbiten, er kritikkverdig, men det er det nå opp til vår konklusjon å komme med. Det som Pedersen beskrev da han sa at NBSs oppgave i forbindelse med å gi opplysninger til departementet når det gjaldt tilbringersystemet til Gardermoen, det var på en måte å selge jernbanen som hovedalternativet – var det lik NSB oppfattet det, at det materialet som kom fra NSB, skulle i størst mulig grad argumentere for å velge jernbanen som hovedløsning og ikke buss?

**Yngve Pedersen:** Nå skulle ikke NSB overhodet blande seg inn i buss. Vår oppgave var utelukkende å konsentrere oss om jernbanen, og jeg ber om forståelse for at min jobb ikke var å underdrive jernbanens muligheter. Det var selvsagt min oppgave å gjøre dette på en saklig, god måte, men på en måte som samtidig gjorde at NSB, hvis det var mulig, skulle bli valgt av de politiske

myndigheter. Og den jobben gjorde vi da på en måte som førte fram til det resultat som vi alle kjenner.

**Kristin Halvorsen (SV):** Departementet har ansvaret for den proposisjonen som ble lagt fram for Stortinget. Dere har ansvaret for det som beskrives som NSBs prosjekt, og deres holdning var at avveiningen mellom buss og bane var opp til departementet. Deres holdning var at dere skulle selge en jernbaneløsning som den første på veldig mange år, et nybyggerprosjekt på et skikkelig prestisjeområde, mest mulig overbevisende for at Stortinget skulle velge en jernbaneløsning. Det var deres holdning?

**Yngve Pedersen:** For å svare rett på det: Det skulle bare mangle om jeg skulle svartmale jernbanens muligheter. Det gjorde jeg heller ikke. Jeg sier om igjen: Det jeg forsøkte som leder, det var på saklig grunnlag å bevise – påvise, ikke bevise, kanskje – at en jernbane var det beste kollektive transportmiddel. Men jeg sier om igjen: Jeg svartmalte selvsagt ikke mulighetene, for det skulle bare mangle om jeg som er født på jernbanen og har levd av og for jernbanen i alle år, skulle gjøre det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det forstår jeg godt, men det stiller kanskje enda større krav til departementet om å avveie de opplysninger man får fra togentusiaster som ser muligheten for å bygge et nytt skikkelig satsingsprosjekt på togsida.

**Yngve Pedersen:** Jeg regnet nok ikke meg som noen entusiast, men jeg har alltid forsøkt å være saklig, og det tror jeg at jeg var i den saken også. Vi la fram de resultatene som vi hadde fått delvis ved hjelp av innleide konsulentfirma. Vi var fem stykker som drev med dette innenfor jernbanen, så det er selvsagt at beregningene måtte gjøres av anerkjente norske konsulentfirmaer som ble brukt av alle, også av de andre tiltakshaverne, og de tallene brukte jeg etter beste skjønn og evne, og så fikk vi altså et så godt resultat at jernbanen fikk lov til å bygge banen. Det er jeg ikke lei meg for.

**Kristin Halvorsen (SV):** Nei, men det betyr at de motforestillingene som kom fra verifiseringsgruppen og referansegruppen, som satte spørsmålsteget ved deres forutsetninger egentlig for å lage de prosjektene som ble lagt fram for Samferdselsdepartementet, var det fullt og helt Samferdselsdepartementets ansvar å bringe inn usikkerheten rundt, i forbindelse med kalkylene for trafikkgrunnlaget f.eks.

**Yngve Pedersen:** Ja.

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja.

**Møtelederen:** Det var det. Da går vi på oppfølgings spørsmål – Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** I motsetning til Halvorsen er jeg kanskje ikke like imponert over at det mest treffsikre i St.prp. nr. 90 er rutetabellen for flytoget.

Jeg vil ta utgangspunkt i noe som Halvorsen var inne på, og vise til det som Riksrevisjonen skriver, nemlig at NSB har foretatt usikkerhetsanalyser i svært lite omfang, og at de metoder som er benyttet, ikke er i tråd med de retningslinjer som gjelder for god praksis på dette området. Hvordan reagerer dere på dette som ansvarlige på det tidspunktet, at Riksrevisjonen har en så klar kritikk på dette området, samtidig som Pedersen – sikkert med rette – er stolt av sin historie og sin tid i NSB?

**Yngve Pedersen:** Det er selvsagt korrekt som påpekt av Riksrevisjonen, at NSB var ikke vant til, kunne ikke, dette med usikkerhetsanalyser, som man vet er en riktig metode i dag. Man må huske på det at Jernbanen hadde ikke bygd noen bane – man hadde sluttført Nordlandsbanen i 1962, og man hadde bygd Oslotunnelen med Oslo S over en lang, lang årrekke, og det var det erfaringsgrunnlag vi stort sett hadde. Da vi begynte, begynte vi i grunnen på nokså bar bakke, og vi la til grunn den måten som en anerkjent statsetat drev på på den tiden, og det var Vegdirektoratet, Statens vegvesen. For å gjøre det enkelt: Vi stjal fra Shakespeare og brukte deres metoder. Mine gode venner i Vegdirektoratet var behjelpelig og stilte seg til rådighet på alle måter, slik at vi gjorde det på den måten som den statlige etat som kunne planlegging, gjorde det på. Og da ble resultatet ... Jeg innrømmer gjerne at dette med usikkerhetsanalyser, det kjente ikke jeg til, og skulle kanskje heller ikke kjenne til det, men i etterhånd er det klart at jeg skulle gjerne ha sett at vi hadde brukt en slik metode.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil gå litt tilbake til Romeiksporten. Dere sa begge to at lekkasjene ikke var konstatert i deres tid. Men allerede i høringsfasen, det måtte ha vært i forbindelse med reguleringsplanen, ble det kraftig advart mot nettopp det som skjedde, og det var kjent at det var dårlige grunnforhold under Østmarka. Hvis en ville, og hvis en på en måte hadde vært litt ydmyk overfor innvendingene, hadde en i forkant fått beskjed om at det kunne gå veldig ille. Ble dette bare oversett i den forberedende fasen?

Dere kan få velge hvem som skal svare.

**Yngve Pedersen:** Jeg får svare for min del. Jeg var overhodet ikke borti Gardermobanen på det tidspunkt, så det kan jeg ikke svare på.

**Kristian Rambjør:** Som jeg sa innledningsvis, nemlig når det gjaldt geologien, var ikke ledelsen i NSB overhodet involvert i den siden.

**Møtelederen:** Men du var styreformann i NSB Gardermobanen på det tidspunktet?

**Kristian Rambjør:** Fra 1993, ja.

**Odd Holten (KrF):** Da vi hadde utbyggerne, SRG, her, sa de at de møtte betydelig lekkasje allerede ved innslaget til dette anlegget. Og vi har fått et skriv fra tre arbeidere som sier at de har 80 års erfaring fra tunnelarbeid, og de sier at de med en gang så at den jobben de gjorde, ikke tettet ordentlig. Og så sitter dere nå og sier at dere ikke fikk den informasjonen. Da er det nærliggende å spørre: Er det slik at den informasjonen som faktisk både utbygger og disse fagfolkene som var i tunnelen, opplevde, ble stoppet hos Remman og Schjetne i organisasjonen der og ikke kom videre? Er det riktig?

**Kristian Rambjør:** På hvilket tidspunkt beskriver denne ...

**Odd Holten (KrF):** Det er fra starten på tunneldriften, altså det SRG sa, at med det samme de begynte tunneldrivingen ned til selve tunnelen, møtte de vannet og lekkasjene.

**Yngve Pedersen:** Jeg kan bare svare om igjen: Kontraktene med de utførende entreprenører ble inngått lenge etter at jeg fratrådte og hadde noe med Gardermobanen å gjøre. Og det eneste som var gjort da jeg sluttet som konstituert administrerende direktør, og den kontrakten som jeg husker var inngått, var innslaget i Brynsbakken. Det var det ikke SRG som hadde, det var noen helt andre. Der hvor man greiner av fra Brynsbakken og inn, møtte man ingen problem. Det var først da SRG begynte på sin oppgave, som var lenger oppe, at dette med lekkasjer kom. Jeg beklager, men det var altså overhodet ikke min jobb, og jeg skulle heller ikke vite. Jeg hadde ikke med Gardermobanen AS å gjøre, den var organisert som en egen enhet, og hadde ikke lenger noe med spesielle prosjekter, strategi og kommunikasjon som jeg ledet på det tidspunktet, å gjøre.

**Kristian Rambjør:** Det jeg kan si om det er at Osmund Ueland tiltrådte etter OL på Lillehammer. Han hadde en svær transportoppgave der som gjorde at han ikke kunne tiltre før OL var over. Han ble konsultativt styremedlem fra sommeren 1993. Jeg satt da som styreformann, og jeg kan ikke huske at den problemstillingen var reist i styret i Gardermobanen.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølging.

**Carl I. Hagen (Frp):** Yngve Pedersen fastholder at det er ingen overskridelser i Gardermobanen bortsett fra 1,7 milliarder kr på Romeriksporten og vel ½ milliard kr på tilkoblingen på Lillestrøm. Men du sa noe om at i disse tallene på 4,6 var ikke materiell og ikke drift med. Hvordan kunne man da foreta beregninger av bedriftsøkonomisk lønnsomhet for Gardermobanen? Hvem skulle betale driften, og hvem skulle betale for materiell?

**Yngve Pedersen:** Det var gjort driftskostnadsberegninger av NSB, men det var ikke Gardermobanen AS som skulle gjøre det, det var altså beregninger som ble

gjort nettopp for å beregne driftskostnadene. De ble utført av NSBs folk ut fra de beste forutsetninger. Og som det ble sagt her, ruteopplegget ble nøyaktig definert, og alle var jo ikke like imponert over det. Men slik det nå er, ble det altså definert et opplegg. Kostnader til lokomotivførere, til konduktører, til stasjonsbetjening, til materiell osv. ble beregnet, men det var ikke en del av Gardermobanens ansvar. Det kom ikke inn i stortingsproposisjonen til departementet, det kom bare som en kostnad, og var beregnet, men det var ikke noe som hørte inn under Gardermobanen AS på det tidspunktet. Det ble først senere vedtatt at også driften skulle ligge inn under Gardermobanen. Selvsagt var det foretatt beregninger av hvor mye driften ville koste, men på noe andre premisser enn det som ble tilfellet, fordi man jo utvidet driftsopplegget betydelig i forhold til det som ble beregnet i 1991. Man måtte bl.a. ha 16 togsett istedenfor 10, og selvsagt ble det langt dyrere å kjøre til Asker når det gjaldt personal- og driftsutgifter, enn det var å kjøre til Lysaker. Materiellkostnadene er forholdsvis høye, og forrentning og avskrivning av dette ble mye, mye høyere enn det som var med i beregningene som ble lagt fram i 1991.

**Møtelederen:** Nå var vel overskridelsene på Romeriksporten 1,3 milliarder kr og hovedsammenkoblingen nærmere ½ milliard kr, så til sammen var dette 1,7 milliarder kr – slik at vi har orden på tallene her.

**Yngve Pedersen:** Ja, det er korrekt.

**Møtelederen:** Kari Økland – til oppfølging.

**Kari Økland (KrF):** Steinar Johannessen fra SRG sier at de støtte på vannproblemene allerede ved årsskiftet 1994-95, og sier videre i høringen som var den 4. februar:

«Det er helt klart at når vi allerede i årsskiftet 1994-95 kom opp i problemer som bare vedvarte og vedvarte, var det ganske fortvilet for oss at vi ikke nådde fram og ikke fikk lov til å kommunisere med byggherren om de tingene som vi var opptatt av.»

Og jeg spør igjen: Hvorfor fikk man ikke fram opplysninger, hva var det som stengte for kommunikasjonen om disse tingene? Det var jo ganske viktige problemer de støtte på, og hvorfor ble det ikke tatt tak i dette? Hvorfor møtte de bare en vegg. Var det samarbeidsproblemer innad mellom dere – Pedersen og Rambjør – eller innenfor driftsledelsen i NSB?

**Kristian Rambjør:** Jeg opplevde ikke på noen måte at det var samarbeidsproblemer. Tvert imot tilstrebet jeg en åpenhet rundt alle forhold. Jeg kan altså ikke huske at disse lekkasjeproblerne kom på bordet årsskiftet 1994-95. Men vi har jo styreprotokoller fra Gardermobanen, så man kan jo få verifisert eventuelt om det kom opp i styret der eller ikke. I tilfelle det kom opp i styret, ble det i hvert fall sett på som et marginalet problem som ikke fikk styrets oppmerksomhet. Det er det jeg kan si om det.

Men man kan jo gå inn og se i styreprotokollene. De er tilgjengelige, og dermed vil man kunne tidfeste dette.

**Yngve Pedersen:** Jeg kan bare si at jeg ikke hadde noe med Gardermobanen AS å gjøre etter juni 1994. Osmund Ueland tiltrådte 1. mars, og jeg var behjelpelig noen måneder etter at han tiltrådte. Så fratrådte jeg. Jeg hadde helt andre oppgaver, så det var overhodet ikke kommet til min kunnskap før jeg leste om det i avisen.

**Møtelederen:** Da går vi videre med hovedspørsmål. – Vidar Kleppe, vær så god.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, jeg sitter i hvert fall igjen med det inntrykk at Rambjør – det viser det han har sagt i høringen på dette området – ikke følte seg vel som adm. direktør i NSB, for i praksis fikk han ikke styre på den måten han ville, og det var ikke han som hadde styringen, det var helt andre aktører. Er det korrekt oppfattet?

**Kristian Rambjør:** Ja. Og jeg kan vel også føye til at det ikke bare var jeg, også ledelsen og majoriteten i styret i NSB hadde akkurat samme opplevelsen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var det sterke folk i departementet, som Steinar Killi, som i realiteten styrte?

**Kristian Rambjør:** Nei, jeg tror ikke det er mulig å ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, hvilke andre personer var det da – når du følte at du og ledelsen og styret ikke hadde den makten dere skulle ha?

**Kristian Rambjør:** Vi har statsråd, vi har apparatet i departementet, vi har fagforeninger, vi har Jernbaneforbundet, vi har samordningsorganer, kan man si, altså den politiske ledelsen og fagforeningene, som også har sine kontakter, og man har LO i dette bildet. Og vi diskuterte ganske åpent – i hvert fall noen få i styret, det var ikke alle som ville være med på disse diskusjonene utenom styremøtene – det faktum at veldig mye av informasjonen f.eks. gikk fra det politiske systemet og inn i fagforeningene og ikke til styret og ikke til ledelsen i NSB. Og det diskuterte vi gjentatte ganger som et stort problem, styreformannen og jeg og flere med. Så det er en realitet, og det er kanskje ikke så rart at det er sånn. Sett i et historisk perspektiv er vel det en del av naturen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men ditt hovedpoeng er i hvert fall at du ikke hadde den styringen som du ville ha, og at det var andre aktører som styrte?

**Kristian Rambjør:** Ja, premissene ble lagt av andre, kan man si, og de ble lagt på en usynlig måte, som en så klart i ettertid.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men når det gjaldt de viktige beslutningene som skulle tas i denne fasen i NSB, i en

omstillingsperiode med store utfordringer, hvorfor sa du ikke klarere fra enn det du gjorde? Hvorfor lot du deg styre på den måten?

**Kristian Rambjør:** Jeg sa vel ganske klart fra. Nå spisset det seg jo ganske kraftig til også, kan man si. Hvis man går inn og ser på hvordan det siste ½ – ¾ året mitt var i NSB, var jo ikke det akkurat ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men det begynte vel ikke i det siste ¾ året? Dette var ...

**Kristian Rambjør:** Jo, det har foregått – det har suksessivt utviklet seg, kan man si, til en konfrontasjon.

**Vidar Kleppe (Frp):** Har det medført at de beslutningene som NSBs styre og du som adm. direktør tok, gikk på tvers av det du selv mente var faglig riktig å gjøre?

**Kristian Rambjør:** Faglig riktig – det er jo spørsmål om veldig mange ting, men i hvert fall gikk det på tvers av hva jeg mente var bedriftsøkonomisk riktig, for å si det slik.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så du var egentlig uenig i det som ble lagt fram når det gjaldt det bedriftsøkonomiske?

**Kristian Rambjør:** Ikke Gardermobanen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Nei, for du kom jo senere inn der. Du var ikke særlig med på Gardermobanen.

**Kristian Rambjør:** Nei, det gjaldt andre ting, hele systemet rundt personalsenteret og måten det ble til på osv. Det er klart at det er ineffektive saker.

**Vidar Kleppe (Frp):** Osmund Ueland uttalte tidligere under høringen at Gardermobanen ble et samlingsprosjekt for konsulenter og eksperter. Selv om du ikke var så mye inne i Gardermobanen, har du vel et syn på det? Du var nå litt inne der.

**Kristian Rambjør:** Ja, hva legger man i det? Det var et prosjekt som ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Var det for mange konsulenter og eksperter i den omstillingsfasen som NSB hadde, som gjorde at du som adm. direktør ikke fikk gjøre det du ville gjøre?

**Kristian Rambjør:** Nei – jeg greier ikke å ta poenget ved den måten å se det på. Det er klart at i et prosjekt på knapt 5 milliarder som Gardermobanen da var, er det jo mange som har interesse av å være med og få en ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, var det for mange interesser som var med i bildet, for mange hensyn å ta og for lite fokusering på det som var det viktige?

**Kristian Rambjør:** Det blir jo nødvendigvis det når det er litt diffuse mål, kan man si, og det var det jo i NSB, altså ikke i Gardermobanen, for der ble målene klare etter hvert. Men NSBs mål er jo veldig konfliktfylte i seg selv, og det er målkonflikter hele veien.

**Vidar Kleppe (Frp):** Når prosjektledelsen i NSB i 1991 anslo at 5,4 millioner flypassasjerer skulle reise med flytoget det første året, hvilke tanker gjorde du deg om det, som en mann som kom fra næringslivet?

**Kristian Rambjør:** Jeg gjorde meg vel noen tanker – og vi hadde vel noen samtaler – om at dette var optimistisk, osv. Men jeg var ikke engasjert, jeg gikk ikke inn og foretok en grundig vurdering, kan man si.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hvorfor gjorde du ikke det?

**Kristian Rambjør:** Nei, det var nok annet å tenke på. Dette var vel, i hvert fall sånn som jeg så det, i de beste hender på det tidspunkt.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, hvem sine hender var det i da?

**Kristian Rambjør:** Det var i utredningsgruppen, med Yngve Pedersen som NSBs prosjektleder. De rapporterte til departementet, som da igjen hadde både Luftfartsverket og Vegvesenet som rapporterte til seg.

**Vidar Kleppe (Frp):** Greit.

**Møtelederen:** Da var det oppfølgingsspørsmål fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Til spørsmålet om styringen av NSB. Var det slik å forstå at Jernbaneforbundet hadde en meget betydelig makt gjennom sine kontakter til departementet, og at du av og til følte at det var Jernbaneforbundets instruksjoner som kom fra departementet?

**Kristian Rambjør:** Sånn som jernbanen er, er det klart at man kommer ikke unna – og det er heller ikke ønskelig – å ta hensyn til Jernbaneforbundet. Utfordringen der blir å få dem mobilisert mot noen mål som flest mulig står for. Men når de målene ikke blir definert av ledelsen, og ledelsen ikke har kommunikasjon og myndighet til å iverksette tingene, blir det uryddige forhold. Så enkelt og så vanskelig er det.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg oppfattet av det du sa tidligere – delvis i det siste svaret også – at Jernbaneforbundets representanter var mer informert enn styreformannen, styret og administrerende direktør. Ove Dalsheim satt jo i styret i den perioden. Du sa også at det var noen i styret som snakket sammen, men at det ikke var alle som ville delta i det. Er det sånn at du hadde et flertall mot deg i styret når det gjaldt din måte å vurdere fagforeningens rolle på?

**Kristian Rambjør:** Nei, flertall vil jeg ikke si. Det er klart at jeg var en meget kontroversiell person da jeg kom inn i NSB. Jeg ble jo tilsatt mot de ansattes stemmer, og det er ikke noe særlig godt utgangspunkt – et utgangspunkt som jeg kanskje undervurderte da jeg gikk inn der. Og Jernbaneforbundet hadde og har stor innflytelse på forvaltningsbedriften, på samme måte som alle fagforeninger i det offentlige, men jeg er ikke i stand til å si noe om hvorvidt de har mer enn andre. Men den måten å organisere og samtale på fremmer ikke effektivitet og produktivitet og fokus på kunden. Det gjør det ikke.

**Kristin Halvorsen (SV):** Rambjør, du sa at det var en nær kontakt mellom det politiske systemet og fagforeningene. Mener du da Stortinget og diverse stortingsrepresentanter som kanskje kan ha hatt både bakgrunn og kjennskap? Eller mener du direkte mellom departementet og fagforeningene i NSB, rundt styret og ledelsen i NSB?

**Kristian Rambjør:** Hvis man ser på de formelle strukturene og ser på LO, Jernbaneforbundet, kartellet: Man har den politiske ledelsen, som også er med i noen av disse møtene, og den politiske ledelsen på det tidspunktet ble jo endret – i alle fall ble den endret like etterpå. Det er åpenbart at da ble det litt mer sving på sakene, sett fra enkeltes ståsted. Og dette samarbeidsutvalget som man også har – det kan sikkert andre her fortelle mye mer om, hvordan det fungerer, og hva man snakker om osv. – det er helt i sin orden. Men problemet er at dette blir politiske føringer som er lagt uten at i hvert fall den gangen styret og ledelsen var informert om det.

**Kristin Halvorsen (SV):** Kan jeg bare be om å få et ganske presist svar på om det var departementsfolk, altså den politiske ledelse i departementet, som du mener hadde direkte kontakt med fagforeningene bak deres rygg, eller om det var stortingsfolk, eller om det var noen som deltok litt mer diffust?

**Kristian Rambjør:** Det var vel primært statsråden på det tidspunktet. Det var jo ofte det var synspunkter som gikk i retning av at man skulle ta en prat med Opseth. Den kommentaren falt jo fra tid til annen, og det var han som var statsråd på det tidspunktet. Og det må man jo få lov til, selvfølgelig.

**Odd Holten (KrF):** Nå har vi konsentrert oss en del om fagforeningene. Da har jeg lyst til å spørre: Er det slik at en kan fornemme at det var fagforeningene i NSB som var premissleverandørene for utbyggingen av Gardermobanen, på en sterkere måte enn utredninger fra ledelsen? Og videre: Var det slik at NSB her gjennom de ansatte fikk et nytt sentralt prosjekt som på en måte skulle sikre deres framtid?

**Kristian Rambjør:** Jeg vil gjerne understreke at når jeg har gjort mine betraktninger omkring samhandlingen mellom de forskjellige organer her, er det primært knyttet opp til NSB, ikke Gardermobanen, slik at ....

**Odd Holten (KrF):** Det er jo Gardermobanen vi behandler.

**Kristian Rambjør:** Ja, men det er også andre ting jeg blir spurt om her, forstår jeg. Jeg er klar over det, så det har vel kanskje blitt vel så mye NSB som Gardermobanen.

**Yngve Pedersen:** Jeg kan for min del svare at det selvsagt var helt utenkelig at jeg skulle ta imot noen form for instruksjoner fra andre enn administrerende direktør eller fra departementet.

**Møtelederen:** Det er vel kanskje det som har vært med på å skape noe forvirring her, selv om ikke alle har vært like forvirret – at Rambjør i en del av sine svar har omtalt NSB generelt, mens noen av komiteens medlemmer har prøvd å spørre om Gardermoen spesielt. Derfor er det vel ikke alt her som er like sammenhengende.

Men da har jeg ingen flere til hovedspørsmål. Har Hagen et oppfølgingsspørsmål eller en kommentar?

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har ett spørsmål for å klar gjøre noe som kanskje er litt på siden, men som jeg allikevel synes er interessant.

Er det så å forstå at Rambjør i forbindelse med sitt arbeid på forskjellige steder der han selvsagt kom i kontakt med Jernbaneforbundet, altså fagforeningen – det du sa i sted, vil det i realiteten si at da hendte det at fagforeningsfolk, inkludert styremedlem Dalsheim, sa: vel, jeg tror jeg skal snakke litt med statsråden om dette jeg – altså ikke at administrerende tar det opp med departementet, men at fagforeningen i møter gjorde det klart at de hadde langt mer innflytelse og bedre kontakt med statsråden enn administrerende direktør hadde?

**Kristian Rambjør:** Ja, helt klart. Det er kanskje ikke så rart, for jeg kom jo utenfra. Også enkelte samferdselskomiteemedlemmer ble det da henvist til, og det var kanskje bare en annen måte å gå til statsråden på.

**Inger Lise Husøy (A):** Kan jeg bare få spørre om styreprotokollen for både Gardermobanen og NSB. Det er ikke noe hemmelighetsbelagt, det er offentlig?

**Kristian Rambjør:** Ja, riksrevisor vil sikkert kunne være med på det.

**Møtelederen:** Vi har sendt en forespørsel til Samferdselsdepartementet og bedt om å få styreprotokoller fra NSB Gardermobanen og de spørsmål som knytter seg til vannlekkasjen, så den kommer.

Da gir jeg ordet til Odd Holten avslutningsvis.

**Odd Holten (KrF):** Da har jeg to spørsmål. Det ene går til Yngve Pedersen, som sa at dere hadde to fastpunkter, og det var tid og økonomi. Det kunne vært interessant å få høre Yngve Pedersens tanke om muligheten til å kunne få bruke mer tid. Var det slik at det var departe-

mentet som gav så klar tidsramme at det ikke var mulig å tenke seg å bruke mer tid i utredningsfasen av dette store prosjektet?

**Yngve Pedersen:** Med fastpunkter mener jeg direktiver og instruksjoner – i den grad vi fikk noen instruksjoner, så var det på tiden. Vi måtte levere vår hovedrapport i slutten av 1991, og vi måtte holde oss til budsjettet på 31,8 mill. kr, som jeg syntes var i snaueste laget. Opprinnelig hadde vi av den avgåtte regjering fått 16,8. Dette ble tatt opp i et brev som sies å være nokså hard kost, selv innenfor statsadministrasjonen, om at det var helt utenkelig og umulig å lage en utredning av den kvalitet som man måtte ha, på 16,8. Vi fikk altså grei beskjed om at disse 31,8 mill. kr var den økonomiske ramme, og tidsaspektet var å levere en hovedrapport i desember 1991 – og vi holdt begge deler.

**Odd Holten (KrF):** Så det vil si at dere på en måte ble klart overstyrt, og at dere på den måten ikke fikk gjort et grundig nok arbeid?

**Yngve Pedersen:** På det området måtte vi holde oss til de tidsfrister som var gitt – ja. Det var ikke spørsmål om at vi kunne få verken utvidet ramme eller utvidet tidsfrist, for da ville departementets tidsfrist overfor Stortinget ryke.

**Odd Holten (KrF):** Så er det et siste spørsmål til Rambjør: Du sa her i sted at vi måtte kunne spørre Opseth om hvorfor Rettedal gikk. Vil det si at hvis jeg kommer til deg i etterpå, så kan jeg få også en liten informasjon fra deg på det punktet?

**Kristian Rambjør:** Jeg kan jo kanskje tilføye noe der. Man blir jo etter hvert litt værhane i dette systemet, man luktet jo at her var det noe på gang, og det var, så vidt jeg husker, berammet styremøte i NSB i desember, oppunder jul. Da vi satte styremøtet, fortalte Rettedal: Jeg er innkalt til konferanse med Opseth. Og så går han på møtet, vi tar en pause – jeg tror faktisk Yngve Pedersen kan supplere meg litt om den saken, for du var vel med på en eller annen måte – så kommer han tilbake etter en times tid, var det vel, og sier at «jeg har stilt min plass til disposisjon». Og så fortsatte styremøtet.

**Odd Holten (KrF):** Hva var årsaken? Fikk du rede på den?

**Kristian Rambjør:** Nei, det ble ikke sagt noe om det – i styremøtet vel å merke!

**Odd Holten (KrF):** Nei, men det var ikke det jeg spurte om. Jeg spurte om jeg kunne komme til deg og få rede på – for jeg regner med at Rettedal har fortalt deg årsaken.

**Kristian Rambjør:** Ja, men jeg synes ikke det er riktig at jeg tar det etter hukommelsen, for det blir litt upre-

sist, så jeg tror Rettedal selv kan redegjøre bedre for dette enn det jeg kan.

**Møtelederen:** Selv om dette er spørsmål som ligger langt unna Gardermobanen, vil jeg nok en gang innstendig oppfordre til at kommunikasjonen foregår åpent, ikke i fortrolige samtaler som ikke kan refereres – i hvert fall ikke hvis det nå fra komiteens side skal konkluderes på disse spørsmålene.

Jeg takker Kristian Rambjør og Yngve Pedersen for deltakelsen i denne høringen.

Det vil nå bli en pause på ca. 25 minutter før vi fortsetter høringen med Ueland.

Høringen avbrutt kl. 12.40.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.10.

*Høring med konsernsjef Osmund Ueland*

**Møtelederen:** Møtet er satt. Vi fortsetter med høringene på bakgrunn av Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassen og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet.

Jeg ønsker Osmund Ueland velkommen tilbake til komiteen. Vi søker jo å holde den samme prosedyren som sist. Det kan nok være at noen av spørsmålene i dag vil bli oppfølging av spørsmål som vi hadde tidligere. Om du føler at du må gi noe mer utfyllende svar, får du bare gjøre det, og så skal vi prøve å styre dette slik at vi får en rimelig riktig fordeling mellom komiteens medlemmer når det gjelder spørsmål og svar.

Så vidt jeg forstod, hadde du et notat som du ønsket å omdele til komiteens medlemmer, men det kan du bare overlevere til oss, så kan vi få delt det om i ettertid.

Da er den første utspørter saksordføreren, Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Takk, leder.

Da er det naturlig for meg å gå litt konkret direkte på sak, og da blir mitt første spørsmål til Ueland: Var det framdriften eller tidsaspektet og ferdigstillingen av Gardermobanen som var overordnet alle andre forhold ved dette prosjektet?

**Osmund Ueland:** Jeg vil gjerne først få lov til å si at jeg er glad for å få komme tilbake her. Enkelte uttalelser etter at jeg var inne sist og etter at Steinar Roald forklarte seg, har gjort meg veldig fortvilet, hvor det også sies fra saksordfører at jeg skulle tildekke informasjon. Det har også preget komiteens spørsmål til Steinar Roald. Oppslagene har gjort meg fortvilet, og jeg er her i dag for å oppklare misforståelser og svare på fakta. Jeg har ingenting å skjule og har aldri forsøkt å skjule noe som helst. Saken er så alvorlig for meg at jeg har laget et notat som jeg vil gi til komiteen når jeg er ferdig. Noen kan lure på hvorfor jeg ikke har vært i media de siste dagene. Det har

jeg lurt på hver dag, men jeg har valgt å vente til jeg kom hit med å forklare meg.

Så til dette første spørsmålet: Framdrift først? Nei, Gardermobanen laget elleve suksessfaktorer for det prosjektet. Det ble laget på mitt initiativ på et veldig tidlig stadium. I det var framdrift en faktor, miljø var en annen, samarbeid var en tredje og lønnsomhet var en fjerde, så det var ikke bare snakk om framdrift, det var mange viktige faktorer som Gardermobanen hadde lagt vekt på.

Det som også var veldig viktig for Gardermobanen, var et miljøoppfølgingsprogram. Det laget vi på vårt initiativ. Vi hadde det på høring i kommuner, hos SFT og andre. Vi la listen veldig høyt, vi ville følge med i hver bekk om det skulle bli forurensninger etter denne utbyggingen. Og det var på ett område hvor ting ikke gikk som de skulle, og det var de 900 meterne inne i Romeriksporten. Så det er et feilaktig bilde av en organisasjon som la listen høyt. Og det miljøoppfølgingsprogrammet for Gardermobanen har faktisk vært med og satt en ny standard for hvordan en skal jobbe i forhold til miljøet. Dette programmet ble lagt inn som en premiss til konsulenter og entreprenører, og det lå også som et vedlegg til kontrakten med SRG, som utførte arbeidet med Romeriksporten. Så framdrift var viktig. Og min erfaring med store prosjekter er at du skal ha en dato å styre mot, da har du den beste kontrollen på pengene. Men det var andre forhold som også var veldig viktige. Og det kom aldri noen gang noen sak til styret i Gardermobanen hvor det var forslag eller spørsmål om å prioritere framdrift foran andre ting. Hvis en husker høsten 1997, kom administrasjonen i Gardermobanen til styret med et forslag om å stoppe arbeidene etter at en så Rhoca-Gil-problemene, og styret vedtok å stoppe arbeidet, og det var før noen myndighet kom og påla oss noe som helst.

**Odd Holten (KrF):** Nå går jo dette av mine 10 minutter, så jeg håper at jeg kan få litt lengre tid da jeg skjønner at administrerende direktør har behov for å komme med noen utfyllende svar. Så jeg ber om at jeg da må få litt mer enn 10 minutter.

Jeg skjønner at du er observant på akkurat det spørsmålet som stod i Aftenposten, som gikk på spørsmål knyttet til dette med tildekning av informasjon. Men jeg synes egentlig ikke det er så underlig at vi som komite og jeg som saksordfører sitter tilbake med et slikt inntrykk når du som svar på spørsmål konkret stilt til deg under din høringsrunde her sier klart at dere hadde en forinjisering i tunnelanlegget som var forsvarlig. Så sier SRG, som stod for denne utbyggingen, at de begynte å møte lekkasjeproblemer allerede i startfasen på dette prosjektet, men at de faktisk ikke engang fikk anledning til å gjennomføre de tettingsoperasjoner som stod i anbudet. Det blir litt underlig for meg, og jeg synes ikke da det er så rart å si at det er en form for tildekning hvis dette er tilfellet, og når vi også får et skriv fra tre tunnelarbeidere som til sammen har 80 års erfaring, og de sier at de så med en gang at den jobben de gjorde, ikke tettet ordentlig. Med andre ord: Både arbeiderne i tunnelen og de som var entreprenører og stod for det, møtte en organisasjon

innad i NSB som forhindret muligheten for å kunne tette til disse lekkasjene. Og, som de til og med sa: Det hadde ikke behøvd å bli noen problemer verken i Hellerud-området eller i Puttjern-området. Det er alvorlig, spesielt når administrerende direktør i sin høringsrunde sitter og sier at dette var gjort på en forsvarlig måte.

**Osmund Ueland:** Da må vi gå tilbake til den 4. februar, da dere hadde kalt inn Steinar Roald til å forklare seg. Det var det som gjorde at jeg bad komiteen om å få lov å komme tilbake her i dag. Og Steinar Roald, en fagmann som jeg har stor respekt for, sa følgende til komiteen, og jeg siterer fra referatet: «De» – Gardermobanen – «har i sitt eget kontraktsgrunnlag beskrevet ... tetting langt utover et nivået som de gjennomførte det i. De skulle tette tunnelen med lekkasje 5 liter pr. 100 m pr. minutt, hvis jeg ikke husker helt feil» – hvis jeg ikke husker helt feil, sa han – «og de slapp jo inn vann som var mange, mange ganger det nivået. Så de har rett og slett ikke gjort som de selv har forutsatt.» Og faktum er at Steinar Roald husker feil. Han husker helt feil.

**Odd Holten (KrF):** Er dette nedfelt i dokumenter?

**Osmund Ueland:** Dette er det dokumentet komiteen får av meg etterpå. Der står det gjengitt det som står i kontrakten, og han husker feil. Og de uttalelsene har ført til og satt premisser for de spørsmålene dere videre har stilt. Steinar Roald tok et forbehold om at han husket feil, og han husker feil. Gardermobanen har aldri forlatt kontraktskravene, og på dette punkt er kontrakten veldig klar. Det står i kontrakten i hvilke områder en må forutsette å gjøre forinjisering: Det er på Bryn, Godlia, Ellingsrud, Langvann og Strømmen. Det står også i kontrakten, detaljert, at det er den løpende driften i tunnelen som avgjør graden av tetting. Og da har man sagt som et utgangspunkt at en borer en salve, eller at en borer sonderingshull, og så er det ut fra en vurdering av lekkasjene pr. salve og sonderingshull at en tar stilling til hvor mye som skal tettes – og en salve er 5 meter. Det som står i kontrakten, er at hvis lekkasjen er lik eller større enn 5 meter, skal det settes i gang tiltak. Og kontrakten har ikke som utgangspunkt at det skal forinjiseres når det er 5 liter pr. 100 meter, det er 5 liter pr. salve. Forskjellen mellom det som Steinar Roald trodde han husket, og det som står i kontrakten, kan være 20 ganger, for på 100 meter er det 20 salver. Kontrakten forutsetter at dette skal det skje en løpende vurdering på, og Gardermobanens vurdering og beslutning innebærer således ikke at det er gjort avvik fra kontraktskriterier. At det i ettertid kan fastslås at Gardermobanen underveis fattet beslutninger vedrørende forinjisering som det kan stilles spørsmål ved, er en annen sak, men at det var framkommet at en hadde forlatt sine egne kontraktskrav, er ikke tilfellet. Roalds uttalelse om at Gardermobanen skal ha fraveket kontrakten, er feil, og det beror på manglende hukommelse. I denne kontrakten beskrev vi faktisk at her måtte en være forberedt på å gjøre betydelig tettingsarbeid, så mye at det var avsatt fire måneder til tettingsarbeid under denne

seksjon D – fire måneder, og det var ikke fire måneder i arbeidstimer, det var fire måneder i kritisk tid. Så det blir helt feilaktig å si at det ikke har vært fokusert på dette.

**Odd Holten (KrF):** Men nå henviser du hele tiden til Roald. SRGs medarbeider, som også var i høring, sa ganske klart og tydelig at det var helt umulig for dem som operatører å få til en dialog med de som satt for NSBs driftsorganisasjon og som skulle matche dem, de kunne egentlig ikke komme fram med konkrete spørsmål, det måtte sendes skriftlig. De hadde aldri opplevd en motpart som var så lite interessert i å være med på en dialog for å løse de konkrete problemer som de møtte fra salve til salve.

**Osmund Ueland:** Den kontrakten vi hadde med alle leverandører i Gardermobanen, var nok litt spesiell for entreprenørbransjen. For vi var opptatt av formelle ting, ha ting ryddig, ha ting fastere enn det som er vanlig i byggebransjen.

**Odd Holten (KrF):** Kommer det da av tidsfaktoren igjen?

**Osmund Ueland:** SRG hadde forslag til forenklinger i kontrakten, og det så jeg var et tema da Steinar Roald og Steinar Johannessen var inne og forklarte seg. De forslag de kom med, ble vurdert. De ble presentert både for administrerende direktør og styreleder. Og grunnen til at de ikke ble gjennomført, var at SRG selv på noen av disse løsningene ikke var villig til å ta ansvaret fordi dette var nye løsninger der det var usikkerhet om erfaringene.

Disse problemene som oppstod veldig tidlig da man skulle lage dette tverslaget ned til tunnelen, at en møtte vann da, det ble jo løst på en helt normal måte. Og de problemene en hadde i Starveien da, har jo ingen ting med Lutvann og Puttjern å gjøre i det hele tatt.

Det som også er viktig å ha med seg, er at SRG og Gardermobanen kom i en konflikt. Og en av grunnene til det, tror jeg, var at SRG hadde inngått en kontrakt med enhetspriser, hvor de hadde altfor lave enhetspriser på tettingsarbeidet, og de ønsket bevisst å komme seg over på en annen tettemetode for å tape mindre. Hvis de hadde hatt en riktig pris på sine tettingsarbeider, så hadde de bare vært glad til ....

**Odd Holten (KrF):** Jo, men er ikke dette litt underlig da, Ueland? Det er jo ikke deres hovedområde å drive og sprengte og tette tunneler, men dette selskapet har det som sin profesjon. Ville det ikke da vært naturlig at de råd de kom med når det gjaldt selve tettingsmetodene, faktisk ble prioritert fremfor de løsninger som dere kom med? For det ble jo sagt under disse høringene at dere foreslo tettingsmetoder som de aldri hadde utprøvd før. Er det ikke litt underlig at dere på en måte setter dere over en profesjonell driver?

**Osmund Ueland:** Nå må en rydde litt i tidsbegrepet her. Alle disse konsulentene som SRG viste til, kom på banen etter at hullet var sprengt, og etter at NVE kom inn

på banen og så at grunnvannsplatået i Østmarka hadde sunket. Da ble det involvert 21 konsulenter, og det var på Gardermobanens initiativ. Og da var det mange delte meninger.

Men når det gjelder forinjisering gjennom tunnelen, er faktum at vi tettet og brukte forinjeksjon atskillig mer enn det som var forutsatt i kontrakten. I denne seksjon D, – og dette er det viktig at jeg får anledning til å si – oppstod det noen problemer allerede høsten 1995. Da brukte en én time pr. meter tunnel til tettingsarbeid. Så kom en i 1996 til et atskillig bedre fjellparti, og da brukte en under en halv time pr. meter tunnel til tettingsarbeid. Men i den siste fasen, som var den kritiske fasen med de 900 meterne, brukte en tre og en halv time pr. meter til tettingsarbeid. Så det var en voldsom mengde forinjeksjon som ble brukt. At det i ettertid viser seg at selv det ikke var nok, er en annen sak, men det er skapt et bilde av at jo mer delaktige vi var, jo mindre tettet vi. Det var ikke slik vi jobbet. Jo mer delaktige vi var, jo mer satte vi på. Det var jo et oppslag i Aftenposten om at vi gav ordre om å gi gass til entreprenøren. Ja, vi gav ordre om å gi gass, skaffe mer utstyr for å tette mer. Det er faktum.

**Odd Holten (KrF):** Jeg sitter ikke med det inntrykket at dere på en måte ikke gav ordre om tetting på et senere tidspunkt. Men det som entreprenørfirmaet SRG var ute etter, var å kunne tette fortløpende mens de foretok utsprengingen. Og de sa da at hvis de kunne fått gjort det på den måten som de var vant til å drive tunnelanlegg på og ikke med innblanding fra NSBs organisasjon, mente de at da kunne denne lekkasjen både i Hellerud-området og i Puttjern-området vært unngått. Men de fikk altså ikke lov til å drive profesjonelt, fordi dere blandet dere inn i det.

**Osmund Ueland:** Kontrakten som Gardermobanen inngikk med SRG, har vel SRG selv sagt det ikke var noe galt med. Der var også beskrevet framgangsmåten, hvordan en skulle gå fram og tette. Og de fleste vet at forinjeksjon er den beste måten å ta dette på. Der hvor SRG og Gardermobanen hadde forskjellig syn i den første fasen, var, som jeg sier, at SRG så at de hadde noen enhetsrater som de tapte masse penger på, og de ville over på mer kjemikalietetting. Det var det en faglig diskusjon om. Men den store diskusjonen om hvordan en skulle tette tunnelen, kom jo først etter gjennomslaget i 1997, om høsten, da NVE kom inn i bildet. Og det var da pengene virkelig ble brukt. Det var da en virkelig begynte å bruke disse 1,3 milliarder kr som det kostet å tette Romeriksporten.

**Odd Holten (KrF):** Da skjønner jeg at jeg har fått en god del ekstra tid, men kun ett spørsmål til.

Du sa gjentatte ganger under forrige høring at det ble foretatt en forinjisering på vanlig måte i tunneldrift. Står du da ved den kategoriske uttalelsen og sier dermed også at både Roalds uttalelser og SRGs uttalelser ikke er riktige, det er du som har rett i dette med forinjisering og den rutinen dere har valgt?

**Osmund Ueland:** Nå må vi være veldig ryddige. Steinar Roald tok feil på hva han sa stod i kontrakten. Det er faktisk feil det han sa.

Når det gjelder de faktiske mengder tetting, hvor han også sa at vi tettet mye mindre enn det som stod i kontrakten, er det faktisk feil. Og SRG er selv enig i at tettingsmengden i seksjon D var beskrevet til ca. 5 700 timer, og det ble over 7 000 timer. Og det første kravet fra SRG som kom høsten 1997, kom jo på bakgrunn av at de mente de hadde tettet mer enn kontrakten. Så det er et faktum at der tok de feil.

Når det gjaldt tettemetoden inne i tunnelen i den nye kontrakten, fulgte vi det som SRG selv hadde sagt, at dette er en grei metode. Og den eneste uenigheten som var der, var at de mente vi skulle tettet mer og brukt andre tettingsstoffer. Den store uenigheten blant ekspertene kom da *etter* gjennomslaget, og da var det for sent å gjøre noen forinjisering, for da var jo alt skutt.

Dette er veldig ryddig. Dette har jeg skrevet ned her, sånn at de fakta er det ingen grunn til å bestride.

**Odd Holten (KrF):** Så du har rett i det du sa?

**Osmund Ueland:** Jeg har rett i at Steinar Roald tok feil.

**Odd Holten (KrF):** Men det var ikke det jeg spurte om. Har du rett i den fremstilling du gav i møtet, om at det ble foretatt en forinjisering som var forsvarlig for prosjektet?

**Osmund Ueland:** Jeg sa sist: Vi foretok forinjisering, og den ble foretatt så langt en så at det gav en rimelig effekt. I dag har jeg gått igjennom de faktiske mengdene og fortalt hvor mye mer forinjeksjon vi har brukt enn det som stod i kontrakten. Dette var ikke et tema som var satt til side i kontrakten, det var fire arbeids måneder som var forutsatt i kontrakten til forinjeksjon. Så det er ingen grunn til at SRG og NSB Gardermobanen skal være uenige om disse fakta.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmål. Jeg har et innledningsvis.

Etter det jeg husker, ble det i den runden vi hadde med Roald, presisert at det han forholdt seg til, var det som NSB Gardermobanen i kontrakten hadde beskrevet skulle være en akseptabel mengde vann, men at mengden vann overskred det man hadde forutsatt. Det ble da spørsmål om man tidlig nok gikk inn og utvidet forhåndsinjeringene. Det er i og for seg ingen som har bestridt at det ble forhåndsinjisert, det er hele tiden spørsmål om det ble forinjisert nok i forhold til det vannet som kom inn.

Da blir spørsmålet: Var det noen dialog mellom NSB Gardermobanen og SRG om hvorvidt man skulle forinjisere mer? Hvem bestemte at man skulle gå videre med den mengden forinjisering som man gjorde?

**Osmund Ueland:** Det har jo vært framme i høringen hvordan dette fungerer, og at dette er en avgjørelse som tas i tunnelen på stoffen, hvor en borer, skyter en salve, lager sonderingshull og bestemmer forinjeksjon ut fra det. Og det er klart det var en dialog med SRG om dette. Men det står i kontrakten at det er byggherren som tar den avgjørelsen, og det var byggherren som tok den avgjørelsen. Entreprenøren har da bare en menyskala å forholde seg til. Det er avtalt enhetsrater for de ulike operasjonene, og det er byggherren som bestemmer graden av tetting. Byggherren, NSB Gardermobanen, hadde da knyttet til seg personell for å ta det ansvaret der. Og det var ikke slik at dette var mennesker som kom fra det gamle NSB og som ikke hadde vært borte i tunneler før. Det var et prosjekt hvor en hadde lett for å tiltrekke seg medarbeidere, og det var medarbeidere fra anerkjente firma som Gardermobanen leide inn, og som var med på den løpende vurderingen. Hver uke ble det også en vurdering med vår byggeledelse i forhold til alle våre rådgivere på hvordan en skulle rykke fram videre. At en i ettertid kan si at det ikke var godt nok fordi det lakk for mye, er en annen sak, men at alle som var involvert, hadde ett mål, å prøve å gjøre en skikkelig jobb, er et faktum.

**Inger Lise Husøy (A):** Det vi skal ta stilling til, er hvorfor det ikke var godt nok. Og spørsmålet mitt er: Hvilke rådgivere eller eksperter var det dere brukte? For det første gikk det jo en lang fase fra det lekket uten at det skjedde noe, og så begynte det å skje noe. Men hvilke rådgivere var det som gav Ueland råd om å ta beslutninger i den fasen her?

**Osmund Ueland:** Vi må skille mellom de ulike saken. Når det gjelder den løpende vurdering av tunneltetting, er det en tradisjon for i tunnelarbeid at den skjer slik som jeg har beskrevet. Det står i kontrakten, og det har ikke vært noe tema mellom oss og SRG.

**Møtelederen:** Det var vel i styret?

**Osmund Ueland:** Det var aldri i styret. Det var aldri i styret hvordan en skulle bore sonderingshull og slike ting, for det er helt vanlig at dette skjer på stedet. Det er flere ting som har vært framme her om at styret vedtok en utett tunnel – det er fullstendig feil. Styret fikk høsten 1995 en orientering om status i arbeidet, hvor administrasjonen fortalte hvordan de ville rykke videre. Det kunne jeg også ønske å få tid til å gå gjennom, for det var ikke slik at styret var invitert til å gjøre noe slikt vedtak. Det var aldri noen gang en sak i styret hvor en skulle vedta å tette mindre. Det som var i styret høsten 1995, var bl.a. Godlia, hvor det var en mistanke om at det kunne komme setningsskader, og da satte en på et tidlig stadium inn infiltrasjonsbrønner for å holde vanntrykket oppe. Det gjorde en, det virket bra, og når en hadde fått det resultatet, var det jo ingen grunn til å lage ekstra forinjeksjon inn i tunnelen. Så det ble en kombinasjon mellom to løsninger.

Og dette med undersøkelser på forstadiet har jo vært et tema. Hvilke undersøkelser en gjorde, geologirapporten....

**Inger Lise Husøy (A):** Det var ikke det jeg spurte om. Jeg spurte om: Da dere visste at det lakk, hvilke rådgivere brukte dere da?

**Osmund Ueland:** De rådgiverne som Gardermobanen brukte? For det første hadde vi leid inn kompetent personell i vår byggeledelse som kom både fra entreprenørbransjen og fra konsulentbransjen. I tillegg hadde vi de løpende rådgiverne, med Aas-Jakobsen og Noteby som eksempler.

Det var også framme her i høringen, ser jeg, dette med kvaliteten på det personellet. Det var mitt inntrykk at de som søkte til Gardermobanen, hadde en betydelig kompetanse fra Vegdirektoratet, fra konsulentmiljøet og fra entreprenørbransjen.

At en kan stille spørsmål i ettertid om en tettet nok, er et annet spørsmål. Men det jeg er opptatt av, er de faktiske forhold, at vi tettet atskillig mer enn det som stod i kontrakten, og vi fravek aldri kontrakten.

**Kari Økland (KrF):** Steinar Johannessen sa den 4. februar at de ble beordret videre uten at de hadde oppnådd de tettingskriteriene som lå til grunn i kontrakten. Er det riktig? Og hvordan kunne dere se bort fra de tettingskriteriene? Var det med tanke på at dere skulle gå inn og ettertette?

**Osmund Ueland:** Alle de samtalene som skjedde nede i tunnelen, kan ikke jeg som styreleder gå gjennom. Det var byggherren som tok avgjørelsene. Og som jeg sa sist, man drev forinjiserings ved å ta én skjerm – som det heter på fagspråket – én skjerm til og enda en skjerm før en rykket videre der hvor det lakk veldig mye.

En brukte forinjiserings så langt at en så at det gav en rimelig effekt, for det er også et spørsmål om tid og penger i dette. Så det var ikke noe problem for arbeidets gang at det lakk, og det var først i 1997 at en så at en på en måte punkterte Østmarka. I ettertid ser jeg at når det gjelder prosjekteringen, burde det vært fokusert enda mer på faren for å skade naturen. Så det er en sak en kan summere opp og ta med seg i ettertid, at en skulle hatt det enda mer i fokus. Men den geologiske vurderingen i forkant av at en startet prosjektet, var gjort på et nivå som var vanlig.

**Møtelederen:** Neste hovedspørsmål er fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil tilbake til at, som du sier, man i ettertid kan kritisere at det ikke var tett nok. Mitt spørsmål er: Hvorfor var det ikke tett nok? Det var noen som visste dette, men de riktige vedtakene ble ikke gjort. Hva er din mening om at det ikke ble tettet nok?

**Osmund Ueland:** Det var jo ikke vannmengden inne i tunnelen som var problemet. For det var jo alt på reguleringsstadiet forutsatt at i en tunnel kommer det vann inn, og det var laget drenering for det. Men det som ingen hadde regnet med, og som viste seg høsten 1997, var at man på en måte hadde punktert grunnvannsbalansen i Østmarka. Det var jo den skaden som skjedde. Og da er det viktig å gå litt tilbake til vurderingene i forkant av utbyggingen – hvor gode de var. For på reguleringsplanstadiet var det noen som stilte spørsmål ved grunnvannsbalansen. Og da kan jeg nevne at det ble gjort vurderinger av det ut fra de innspillene som kom. Ved Langvann var det f.eks. bare 23 meter opp til vann, og der hadde man da forutsatt at man måtte gjøre forinjisering for å få det tett nok. Og det viste seg at der ble løsningen bedre enn det som man hadde forutsatt. Til Lutvann var det 93 meter opp, og en klar konklusjon var at det var svært lite sannsynlig at det ville oppstå lekkasje med kommunikasjon til vannet. Og til Puttjern var det 150 meter opp. Så dette var vurdert, og ...

**Inger Lise Husøy (A):** Men, Ueland, det tok jo en tid før dere erkjente lekkasjene, og advarslene var mange. Det stod bl.a. en vannmåler der som i 16 måneder hadde registrert fall i poretrykket på Hellerud, men ingen ting skjedde. Og da har jeg fått det forklart slik at når man registrerer fall i poretrykket, er resultatet kjent, alle vet det – det blir setningsskade.

**Osmund Ueland:** Når det gjelder Hellerud, beklager jeg at en ikke reagerte tidligere. Det ble brukt altfor lang tid på å finne ut hvordan en skulle løse dette. Mens på Godlia, som faktisk var det første området, var en føre var og satte inn tiltak og fikk ...

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, men nå snakker vi om Hellerud – det er det som er problemet.

**Osmund Ueland:** Når det gjelder Hellerud, har jeg sagt at det beklager jeg. Men når det gjelder geologien generelt i ...

**Inger Lise Husøy (A):** Det behøver vi ikke gå inn på. Det klarer vi å sette oss inn i mellom høringene.

Poenget er jo at dere fant mer vann, og så ble det tettet mindre?

**Osmund Ueland:** Det ble ikke tettet mindre. Det er faktisk feil. Det ble tettet mer og mer, og det ble tettet betydelig mer enn det som stod i kontrakten. Og i denne seksjon D, som er de 900 meterne hvor skaden skjedde, brukte en tre og en halv gang så mye tetting som en gjorde høsten 1995. Så det er faktisk feil å si at vi tettet mindre. Vi tettet mer og mer, og så viser det seg i ettertid at selv det var ikke nok.

**Inger Lise Husøy (A):** Det neste spørsmålet mitt er: Fikk dere råd fra Noteby eller Aas-Jakobsen om hvor

mye dere skulle tette, og fulgte dere rådene fra disse firmaene?

**Osmund Ueland:** Når det gjelder hvor mye vi skulle tette, leste jeg opp det som stod i kontrakten. Vi skulle vurdere situasjonen pr. fem meter, og det var en helt normal kontraktsformulering. De rådene ble fulgt, og en tok den vurderingen hver femte meter. En brukte mer tetting enn det som står i kontrakten, og så viser det seg til slutt at en allikevel har fått hull i grunnvannsspeilet. Det var ut fra det og først da NVE kom inn i bildet. Så NVE var ikke inne i denne tunnelen før det var et faktum at grunnvannsplatået var senket, og Gardermobanen selv tok det opp høsten 1997 og søkte om tillatelse. Det var da NVE satte krav til innlekkasje i tunnelen.

**Inger Lise Husøy (A):** Kunne dere gjort noe annerledes?

**Osmund Ueland:** Det er jo bare å være etterpåklok. Denne metoden for å tette er en anerkjent metode. Noen vil hevde at en skulle ha gjort mer forinjeksjon. Det lakk mer enn det som Østmarka tålte, men vi valgte en anerkjent metode, og vi tettet mer enn det som stod i kontrakten. Det er det jeg kan si om det.

**Inger Lise Husøy (A):** Poenget er jo å tette nok, uansett hva som står i kontrakten, og det var ikke godt nok. Det gjør at 15 hus er ødelagt og 200-300 familier på Hellerud har fått setningsskader. Det er jo resultatet. Kunne det vært unngått? Du sier at det er etterpåklokskap, men alle rådene, som i ettertid har vist seg å være riktige, var jo kommet i tide, men det var tatt feil beslutninger.

**Osmund Ueland:** Når det gjelder Hellerud, må vi ikke blande det med Lutvann og Puttjern. Men for Hellerud og boligene der har jeg sagt at en brukte altfor lang tid på å velge løsning, og det beklager jeg.

**Inger Lise Husøy (A):** Både Hellerud bydel, Oslo kommune og veldig mange andre sier at de møtte en veldig steil holdning i Gardermobanen da man forsøkte å påpeke hva som kunne skje både med Lutvann og på Hellerud. Hva har du å si til det?

**Osmund Ueland:** Det er ikke mitt inntrykk av organisasjonen. Jeg var lenge med selv i Gardermoprojektet, og vi hadde jo samarbeid som et område vi virkelig fokuserte på, og stor åpenhet i forhold til alle kommuner. Så det inntrykket kjenner ikke jeg meg igjen i. Men jeg ser det har vært noen oppslag i media nå i den siste tid om noen erstatningskrav, men der har ikke jeg vært inne i bildet, så det kan ikke jeg kommentere.

**Inger Lise Husøy (A):** I et brev som har gått igjen – i hvert fall i svaret som dere gav i et brev til Hellerud bydelsforvaltning 26. juni 1997 – sier dere at lekkasjene ville bli redusert til et helt ubetydelig nivå, og det viser seg at den formuleringen går igjen i det Miljøverndepar-

tementet svarer. Kan dette være kilde til at storting og regjering ble feilinformert?

**Osmund Ueland:** Feilinformert ...?

**Inger Lise Husøy (A):** Ja, det var jo påstand om at alle lekkasjene skulle bli redusert til et helt ubetydelig nivå. Alle trodde på det, og så var det helt galt. Her ligger det også muligens en kilde til at storting og regjering ble feilinformert.

**Osmund Ueland:** Dette var en sak i 1997, og Gardermobanen har brukt betydelige midler på å sette i stand skadene på Hellerud. En har gjort en avtale med alle berørte der og gått inn og sagt: Dette er vårt ansvar. Det skal vi rydde opp i. Så det er det eneste. Det var jeg selv med på, i styret i Gardermobanen. Og det var noe som styret i NSB også var med på til slutt – å gi denne garantien til alle beboerne. Antall liter vann i den forbindelse klarer ikke jeg å kommentere. Men at de skal få en tilstand slik som de hadde det før i forhold til boligene sine, er et faktum. Det har vi lovet, og det skal vi gjøre. Jeg beklager situasjonen på Hellerud, men den har ikke med Lutvann og Puttjern og grunnvannsplataet i Østmarka å gjøre. Godlia var et eksempel på at en gjorde det riktig. Og det er andre eksempler – på alle de andre områdene klarte en å være føre var på dette med setningskader.

**Inger Lise Husøy (A):** Når det gjelder selve tunnelen og installasjonene i tunnelen, ble installasjonene beordret før konsesjonskravene fra NVE var fulgt. Skinner, pukk og elektriske installasjoner kom først inn, og så måtte det rives og kastes ut igjen. Hvem var det som gjorde vedtak om at en skulle begynne å installere ting i tunnelen før NVE hadde sagt noe?

**Osmund Ueland:** NVE kom inn i bildet høsten 1997 og svarte vel i desember på en søknad fra Gardermobanen, hvor de sa hva de ville tillate som lekkasjekrav ut fra vannstanden i Østmarka. Det var jo Gardermobanen som måtte forholde seg til det. Og det var da Gardermobanen innkalte 21 eksperter i Norge til å gå gjennom og komme med forslag til den beste løsningen for å komme videre, og selv med de store problemene en hadde fått, allikevel ha som målsetting å prøve å gjøre det innenfor den tidsrammen en hadde til disposisjon. Det var da løsninger som ekspertene gikk gjennom, og som administrasjonen i...

**Inger Lise Husøy (A):** Hvilke eksperter?

**Osmund Ueland:** Jeg har ikke navnet på alle, men bl.a. var Steinar Roald med i en av disse gruppene. Så det var jo tre grupper med ekspertise...

**Inger Lise Husøy (A):** ... som anbefalte at dere skulle begynne å installere i tunnelen på det tidspunktet som dere gjorde det?

**Osmund Ueland:** ... som hadde ulike forslag til hvordan en skulle komme videre. Det viste seg da en kom til våren 1998, at en ikke klarte å nå fram og nå NVEs tetningskrav i tide.

**Inger Lise Husøy (A):** Tilbake til vannmåleren. Jeg antar at dere har en form for internkontroll. Det går ikke an bare å si: Sorry, vi glemte å lese av vannmåleren. Vi fant ikke løsningen, så vi gjorde ingenting i 16 måneder. Internt går ikke det an i en så stor bedrift, så jeg antar at dere vet hva som skjedde, hvorfor det skjedde – at dere i hvert fall har prøvd å finne ut av det i ettertid. Hva skjedde, utover at det var en feil? Hvem har ansvaret for det, og hvorfor kom dere ikke fram til at dere kunne finne en løsning?

**Osmund Ueland:** Dette var en sak som aldri var på styreboardet i NSB Gardermobanen – at vi skulle vente eller vi skulle gå den ene eller den andre veien når det gjelder Hellerud. Jeg har sånn sett ikke fått noen skriftlig redegjørelse for hva som skjedde, men jeg vet at en reagerte for sent, og jeg vet nok til å beklage at en ikke på dette området var like tidlig framme som en var på Godlia og andre områder hvor det var ...

**Inger Lise Husøy (A):** Det er en skandale! Hvem har ansvaret for det?

**Osmund Ueland:** Det er selskapet selv som har ansvaret for det. Det har vi beklaget overfor beboerne. Vi har sagt vi skal rydde opp i dette, og det har også vært en gjennomgang med forsikringsselskapet på dette. Det er ingen andre enn Gardermobanen som skal ta ansvar for det.

**Møtelederen:** Tiden er ute.

Det er oppfølgingsspørsmål, først Odd Holten.

**Odd Holten (KrF):** Du sa her tidligere, Ueland, at det er byggherren som tar avgjørelser om injisering, og at avgjørelser stort sett ble tatt nede i tunnelanlegget. I dag hadde vi invitert Ottar Remman og Trond Schjetne fra NSB til å komme hit. Det var vel de som på en måte kunne ha gitt oss noe mer innsikt i nettopp denne beslutningsprosessen. Jeg spør deg nå: Kunne det ikke ha vært hensiktsmessig at du som administrerende direktør hadde prøvd å påvirke disse to, selv om de nå er utenfor din organisasjon, til å komme hit? Det er rart med det, når vi nå prøver å komme til bunns i disse forholdene, er det jo fordi vi ønsker å få sikkerhet i de informasjonen som er blitt gitt. For det er klart at vi ønsker ikke at det skal fremstå slik at vi på en måte tar part i usannheter. Vi ønsker å prøve å trenge inn og finne sannheten – hva skjedde, og hvor skjedde det?

**Osmund Ueland:** Jeg skjønner at det er en frivillig sak å komme hit. Jeg har aldri prøvd å påvirke dem, og det er deres vurdering og ingen andres. Jeg har ikke hatt

noen kontakt med dem i forkant av at de tok den avgjørelsen. Det er det eneste jeg har tenkt å si.

**Kristin Halvorsen (SV):** På hvilket tidspunkt var spørsmålet om vannlekkasjer i tunnelen først et tema i styret for AS Gardermobanen? Jeg forstår at det var et tema som kom opp høsten 1995. Var det første gang? Og hvor dramatisk så man på de opplysningene man hadde på bordet på det tidspunktet?

**Osmund Ueland:** Første gang dette ble lagt fram som en egen sak, var høsten 1995. Det var ut fra at SRG hadde kommet med ting, og de kom med et krav hvor de skulle ha 120 mill. kr. De var ikke villig til å påta seg noe som helst mer ansvar. Det var en sak som var oppe i styret, og vi orienterte statsråden også om dette i november. Dette var etter min mening et rent forretningsmessig utspill.

Vi hadde også på det tidspunkt påpekt at vi mente entreprenøren hadde for lite utstyr, for fram til da hadde de i tunnelen et utstyr som de vekslet på å bruke mellom to stuffer, som det heter på fagspråket. Vi mente at de måtte sette på mer utstyr for å ha komplett utstyr på hver stoff hvor de drev sprengning. Vi ble enig med entreprenøren om at det var nødvendig å sette inn forseringstiltak. Vi var uenige om ansvaret for dette. Vi mente de var forsinket – de burde ha satt på mer utstyr tidligere. Tidlig på året etterpå gav vi dem en endringsordre, som det heter på fagspråket, men den var betinget. Den var betinget på at de hadde rett på dette. Vi gav dem 5-6 mill. kr hver måned til å igangsette forseringen. Det var en forsering for å skaffe mer utstyr for å tette mer.

Som du sikkert husker, ble det en konflikt, og det ble en voldgiftssak med SRG. De krevde 330 mill. kr, og det de fikk, var ca. en fjerdepart av kravet. Det de fikk, var faktisk de pengene vi hadde betalt ut i denne perioden. Så det var en forretningsmessig sak. De hadde nok også på det tidspunkt innsett at de hadde enhetspriser som gjorde at de tapte penger.

Når det gjelder forholdet til SRG, følte jeg også at de våren 1997 ble helt desperate. Det er viktig også å ha med seg at dette var en konflikt hvor de tapte betydelige penger. Våren 1997 følte jeg at de ble helt desperate, og de gikk jo til både statsminister og statsråd for å få fjernet meg og styret i Gardermobanen og få denne jobben over på regning og lage et sugerør inn i statskassen. Det sa vi nei til. Det kom i Namsretten, og de gjenopptok arbeidet. De hadde forlangt veldig mye penger i den stansen, og de fikk veldig lite med seg. Det må en også ha med seg når en bestemmer seg for hvem en skal høre på i en slik konfliktsak.

**Kari Økland (KrF):** Du sa i stad at dere tettet mer enn etter kontrakten, uten at det hjalp. Steinar Johannesen sier at hvis kontraktens prosedyrer hadde blitt fulgt, hadde denne tunnelen vært tett nok. Har problemene sammenheng med hva slags midler som ble brukt, eller sammensetningen – blandingen – av dem? Eller var det

andre deler av prosedyrene som ikke ble fulgt fra deres side?

**Osmund Ueland:** Førinjisering følte jeg alle var enige om at var den enkleste, den billigste og den mest effektive måten å tette på. Og så var det en diskusjon om hva slags tetningsmidler en brukte. Jeg vet at SRG var ute etter kanskje å bruke enda mer Rhoca-Gil. Det var jo det som egentlig ble et problem. Men det var en forskjell. De hadde noen rater som de tapte en del penger på, og de var ute etter å komme over i mer kjemikalietetting. Det ble også gjort vurderinger på hva som var den rette kombinasjonen av tetningsmidler, og ekspertisen strides sikkert ennå om hvordan en skal blande når en blander stoff, og herdingen av dette.

Vi tettet med førinjeksjon så langt en så at det gav en rimelig effekt, og samfunnsøkonomisk tror jeg det var en riktig vurdering. En må hele tiden gjøre en slik nytte-kostvurdering.

**Møtelederen:** Da går vi videre på hovedspørsmål.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg har et spørsmål som går på Steinar Roald og det som han sa i høringen. Det er ganske naturlig. Det var jo også en av grunnene til at du ville komme inn igjen og svare, antar jeg.

Da er mitt spørsmål: Når det gjelder Steinar Roald, som har jobbet i SRG, som NSB Gardermobanen har hatt en voldgiftssak med, hva var grunnen til at NSB kjøpte ham opp som konsulent i 1997?

**Osmund Ueland:** I 1997, når en hadde fått gjennomslaget på Romeriksporten og en så at det var en senkning av grunnvannsstanden i Østmarka, inviterte vi alt som fantes av ekspertise til på selvstendig grunnlag å komme med råd. Jeg har alltid sagt at jeg respekterer Steinar Roald som en dyktig fagmann, så hvorfor skulle vi sånn sett holde ham utenfor? Men jeg ser at han egentlig kan være i en inhabilitetssituasjon ut fra at han her har vært med på en voldgift og jobbet for SRG og litt for oss.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men hvorfor ville du kjøpe hans kompetanse og få ham over til dere? Det måtte jo være en hovedgrunn til det. Og du sier nå at du ser at det kunne settes spørsmålstejn ved at han hadde vært i SRG før og den rollen han hadde der.

**Osmund Ueland:** Jeg ville ikke utelukke noen løsninger. Vi var i en helt fortvilet situasjon da vi kom til høsten 1997 og fikk et krav fra NVE. Vi ville allikevel prøve å få dette ferdig i tide. Det ville vært uansvarlig av oss ikke å ta imot et råd fra ham hvis det var han som hadde det beste forslaget til hvordan vi skulle klare å tette i tide.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men mener du at grunnen til at dere kjøpte ham inn, var at han satt på den gode kompetansen når det gjaldt tetting, når det først oppstod det som oppstod? For det var jo en mengde av eksperter som var

med inne på deres side. Dere hadde også den 21-mannsgruppen som jobbet.

**Osmund Ueland:** Ja, han var jo en del av den 21-mannsgruppen, så jeg vil ikke klassifisere ham i forhold til de andre. Men jeg har stor respekt for ham som fagmann. Det er det jeg vil si.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men de rådene som Steinar Roald kom med før, da han jobbet i SRG, hvorfor ble ikke noen av dem fulgt, bl.a. når det gjaldt tetting pr. 100 m?

**Osmund Ueland:** Ja, tetting pr. 100 m – det er der Steinar Roald husker feil, og det er det viktig å være veldig ryddig på. Han påstod at det stod i kontrakten, og det er feil. Der husker han feil, og det må vi forholde oss til fra og med nå.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men hvis han husker feil, og hvis det var mer tetting som skulle til, hadde han vel, når du ser hvordan det gikk, rett i at det måtte gjøres et bedre arbeid på dette stadiet i prosjektet?

**Osmund Ueland:** Nå må vi huske hva Steinar Roald sa.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men er det viktig for deg, Ueland, å holde deg 100 pst. til kontrakten når kontrakten ikke klarer å løse de utfordringene vi har når det gjelder tetting?

**Osmund Ueland:** Dette er en sak som er så viktig at fakta ikke kan bestrides. Og fakta i kontrakten har jeg lest. Det får komiteen utlevert når jeg er ferdig her. Og Steinar Roald sier at man tettet mindre enn det som var forutsatt. Vi tettet langt mer enn det som var forutsatt i seksjon D ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men hvis du tettet mer enn det som var forutsatt, fordi du hadde behov for å tette mer, og når det ikke var nok ... Er du altså tilfreds med at dere tettet mer enn det som stod i kontrakten, når det ikke var nok?

**Osmund Ueland:** Hvis man har fulgt med på den krisen som Gardermobanen var gjennom med Romeriksporten, så vet man veldig godt at jeg ikke var tilfreds med å stå oppe i en så kritisk situasjon. Det skulle bare mangle når en ikke blir ferdig i tide med et prosjekt, og det koster 1,3 milliarder kr mer enn det som var forutsatt. Det er ingen grunn til å være tilfreds med det. Men det er viktig her å være ryddig i forhold til det som skjedde. Man laget en kontrakt som SRG har bekreftet. Det var ikke noe galt med kontrakten. Man laget en framgangsmåte som var helt vanlig. Man førinjiserte, og man førinjiserte mer enn det som var forutsatt, og så viser det seg at selv det ikke var nok.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, du er enig i det Ueland, det var ikke nok.

**Osmund Ueland:** Ja, det står klart i det notatet som jeg leverer til komiteen, og det har jeg jo også sagt: Det var ikke nok! Men det blir for lett vint å si ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Det var ikke tidsaspektet med at det skulle bli ferdig den 8. oktober, som la et ekstra press på dere, og som gjorde at ekspertrådene fra konsulenter og den ekspertisen vi har i Norge på det området, ikke ble hørt i tilstrekkelig grad?

**Osmund Ueland:** Styret i Gardermobanen fikk aldri noen gang en sak på bordet hvor det var spørsmål om å prioritere framdrift foran miljø. Da viser jeg til de elleve suksessfaktorene som Gardermobanen selv hadde bestemt. Det var en løpende vurdering, og høsten 1997 stoppet Gardermobanen selv arbeidet da Rhoca-Gil-saken kom. Og jeg er helt sikker på at hvis administrasjonen i Gardermobanen hadde kommet med et forslag om å stoppe arbeidet på grunn av Østmarka og miljøet, så ville styret fulgt dette opp. Det er jeg helt sikker på.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men med hensyn til den løpende vurderingen som dere tok i prosjektet, var det også kontakt med politisk ledelse i departementet underveis?

**Osmund Ueland:** Det som jeg har referert i dag – kontakt med departementet. Vi fant det riktig å informere Opseth om situasjonen høsten 1995.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var du fornøyd med reaksjonen til Kjell Opseth?

**Osmund Ueland:** Jeg var fornøyd med alle politikere som ikke blandet seg inn i forholdet mellom NSB Gardermobanen som et aksjeselskap og en kontrakt med en entreprenør.

**Vidar Kleppe (Frp):** Og det gjorde ikke Opseth eller noen i departementet?

**Osmund Ueland:** Som jeg sa: Våren 1997, i påskeopprøret som det kalles, gikk SRG til både statsminister og statsråd for å prøve å få satt til side styret i Gardermobanen. Og jeg er veldig glad for at politikerne ikke fulgte opp dette, men beholdt ansvaret i selskapet.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men den oppfølgingen som var fra den politiske ledelsen, da? Var du fornøyd med den håndteringen?

**Osmund Ueland:** Den responsen som Opseth gav på problemene høsten 1995, da SRG prøvde å få ut 120 mill. kr uten å ta noe ansvar, var jeg meget fornøyd med, for det bare bekreftet at det er vår utfordring, det er vi som må håndtere SRG, og det er vi som har kontrakten med SRG.

**Vidar Kleppe (Frp):** Var du fornøyd med bl.a. Kjell Magne Bondeviks uttalelser da han overtok styringen, da han uttalte at ledelsen i NSB Gardermobanen ikke hadde vært seg sitt ansvar bevisst?

**Osmund Ueland:** Jeg husker ikke den uttalelsen, så jeg kan ikke forholde meg til den.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så går det litt på det du sa i siste høring. Det er et tilbakevendende spørsmål fra Fremskrittspartiets side: Med hensyn til alle disse ekspertene som var med i bildet her, er det mulig nå i ettertid å få en oversikt over hvor mye som har gått til disse ekspertene – som var de fremste, og som var de dyktigste som har vært inne i dette prosjektet?

**Osmund Ueland:** Da vil jeg foreslå for komiteen at vi får lage et A4-ark eller to, og gjøre dette skriftlig, slik at dette blir oversendt komiteen. Det er ingenting å skjule. Alt dette har vært framme som en del av kostnadsdokumentasjonen. Så det skal jeg sørge for blir gjort. Og det ligger kanskje i spørsmålet ditt at jeg har stresset veldig at dette var de fremste ekspertene. Norge har jo vært anerkjent for å være dyktige på dette området, og det var dem vi brukte. Det var de som konkurrerte om å få lov til å jobbe for Gardermobanen. Og det er jo firmaer som jobber for Vegdirektoratet og andre store entreprenører. Så jeg tror det er veldig lett å få bekreftet det som jeg har sagt, at dette er anerkjente bedrifter. Det var ikke noe forsøk på å spare en halv million og ta noen sjanser på det stadiet.

Jeg har også gått gjennom alle månedsrapportene de siste dagene og sett på hvordan man har rapportert problemene og tiltakene helt fra 1993. Det har aldri vært forsøk på å skjule noe som helst. Og det som var framme her tidligere i dag om at det var noen problemer i tverrslaget på veien ned i tunnelen, var framme i månedsrapporten. Men det var ikke noen styresak at man møter noe vann, for det var jo forutsatt at man skulle bruke fire måneder til tettingsarbeid.

**Vidar Kleppe (Frp):** Så din henvisning i stad til det som stod i kontrakten med SRG, og det som Steinar Roald uttalte på høringen her den 4. februar, det vil du altså tilbakevise?

**Osmund Ueland:** Ja, jeg tilbakeviser veldig klart det som Steinar Roald har sagt, at vi tettet langt, langt mindre enn det som stod i kontrakten. Det tilbakeviser jeg helt klart. Han tok feil. Han husket feil. Og det er et faktum.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men du er enig i at dere tettet for lite ut fra de problemene dere støtte på?

**Osmund Ueland:** Vi tettet tre og en halv ganger mer ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Syns du da at dere har gjort jobben deres, når dere likevel tettet for lite?

**Osmund Ueland:** Vi har jo ikke gjort jobben når man får et uhell som man fikk med Romeriksporten. Det har jeg aldri prøvd å stikke under stol. Og det har vært framme helt fra 1997. Men nå snakker vi om tettingsmetoder og effekten av det. Og man brukte den anerkjente tettingsmetoden så langt man så at dette gav effekt.

**Møtelederen:** Nå renner tiden ut.

**Vidar Kleppe (Frp):** Da skal jeg holde meg til tiden.

**Møtelederen:** Det blir oppfølging fra Inger Lise Husøy.

**Inger Lise Husøy (A):** Du får kanskje spørsmål om absolutt alt når det gjelder Gardermoen, og vi har jo mulighet til å komme tilbake til direktører senere. Men jeg har et spørsmål som går på en uttalelse du har kommet med til Dagsavisen i oktober 1997. Du sa tidligere her i dag, i forbindelse med svar til Kleppe, at du ikke utelukket noen løsninger. Jeg regner med at tidspunktet er høsten 1997. Ekspertgruppen avgav innstilling om å gå inn for etterinjeksjon, men det de framholdt som den sikreste tettemetoden, var vanntett utstøping. NSB ved Ueland framholdt i Dagsavisen 11. oktober i 1997 at utstøping var uaktuelt. Da var du egentlig ikke for alle løsninger – hvis det som står i Dagsavisen, medfører riktighet?

**Osmund Ueland:** Det sa jeg, og det var min vurdering på det tidspunktet. En vanntett utstøping kan høres fint ut, og det blir en pen tunnel å se på innvendig. Det koster vanvittig mye penger, men du har allikevel ikke kontroll med det vannet som kommer fra en sprekk som er 90 eller 100 meter høyere opp. Du kan jo da risikere å gå inn på en løsning hvor det brukes vanvittig mye penger, det tar vanvittig lang tid, og allikevel kommer det en lekkasje og tar andre veier. Det ble jo konklusjonen til slutt. Departementet gikk også inn. De laget en egen gruppe med Grøner som var inne og kvalitetssikret det vi gjorde. Det var ikke noe sololøp fra Osmund Ueland, som sa at jeg liker ikke den ene eller andre løsningen. Jeg hadde en mening om det. Det har jeg lov til å ha, og samme mening har jeg i dag. Det var ikke den løsningen som ble valgt. Lekkasjene i dag er godt innenfor de kravene som ble satt.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmålene – Svein Ludvigsen.

**Svein Ludvigsen (H):** Vi er vel kommet så langt i to dagers høring med direktøren at jeg har ikke noe spørsmål knyttet til de tema som har vært oppe, men til et annet tema mer knyttet til – skal vi si – kulturen i NSB og litt i etterkant av en tidligere direktørs uttalelse i dag om hvordan beslutninger fattes, og hvorvidt administrerende direktør er administrerende direktør.

Mitt spørsmål er knyttet til det faktum at tidligere administrerende direktør i Gardermobanen Ottar Remman og tidligere utbyggingsdirektør Trond Schjetne har av-

stått fra å møte i komiteen. Jeg har forståelse for at Ueland sier at det har han ikke noe synspunkt på, men mitt spørsmål er: Hvis disse fortsatt hadde vært i sine posisjoner, ville Ueland da sett til at de satt her i høring når Stortingets komite bad dem om å komme?

**Osmund Ueland:** Jeg oppfatter spillereglene her slik at det er en frivillig sak å komme. Det er en frivillig sak å komme her. Jeg har bedt om å komme hit igjen. Det har jeg fått lov til, og det er jeg glad for. Hver får svare for seg når det gjelder en så spesiell sak som å sitte her på en høring. Det er min vurdering. Jeg ville aldri kommandert ut noen til å gå her.

**Svein Ludvigsen (H):** Det betyr at hvis to underordnede i NSB eller i Gardermobanen ble invitert hit og de ikke ønsket å komme, ville administrerende ha akseptert det?

**Osmund Ueland:** Det er en helt hypotetisk situasjon. Jeg har ikke noen flere kommentarer. Det er en frivillig sak. Den avgjørelsen har de tatt uten å snakke med meg og uten at jeg har ringt dem, og jeg har heller aldri tenkt å ringe dem om det. De har uttalt seg til svært mange komiteer og granskningskommisjoner før, og jeg skjønner også at de har stilt seg åpne for å svare på ethvert spørsmål som vil komme.

**Svein Ludvigsen (H):** Men Ueland, jeg spør ikke om Remman og Schjetne. Jeg spør om hvis noen av dine underordnede ble invitert til Stortingets kontrollkomite i denne sammenhengen, ville du akseptere, ville du se til at de møtte?

**Osmund Ueland:** Vi er inne på teppet både her og der om dagen i forbindelse med høringer. Vi har en kultur hvor vi selvfølgelig stiller opp. Alle stiller opp, og alle ansatte i NSB skal føle seg helt trygge på å si akkurat det de mener. Det er den kulturen som preger NSB BA i dag. Disse to personene som nevnes her, er ikke lenger ansatt verken i Gardermobanen eller i NSB. Kulturen i NSB BA er slik som jeg sier nå. Vi stiller opp, og folk får lov til å være seg selv, men det er en helt individuell vurdering om de skal gjøre det.

**Svein Ludvigsen (H):** Siste spørsmål: Du sier at det er kulturen i dag. Antyder du da at man har endret på denne kulturen?

**Osmund Ueland:** Hva som var kulturen før min tid, har jeg ikke noe behov for å snakke om. Men vi har en åpenhetskultur i NSB i dag, og det er ledelse og de ansatte enige om.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg spør ikke om hvilken kultur som var før din tid, men når det gjelder disse to personene, var de ansatt i din tid. Det betyr at kulturen er endret under din ledelse?

**Osmund Ueland:** Det sier jeg ikke. Dette er to personer som har sluttet i Gardermobanen, og jeg er ikke lenger administrerende i Gardermobanen. Det er deres avgjørelse og ingen andres. Det er den eneste kommentaren jeg har. Det er en frivillig sak å møte her, og jeg har aldri tenkt å be dem eller har bedt dem om å komme her.

**Svein Ludvigsen (H):** Da forstår jeg, det slik at i dag ville du se til at de som ble invitert til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite til høring, møtte hvis de var ansatt hos deg.

**Osmund Ueland:** Hvis NSB, og hvis jeg, ledet en organisasjon hvor vi står sammen om noe og vi må forklare oss, tar jeg selvfølgelig med meg alle de relevante personene, men det har ikke noe med dette forholdet å gjøre. At Ottar Remman og Trond Schjetne selv har valgt ikke å komme hit, har jeg forståelse for.

**Svein Ludvigsen (H):** Du ville ha forståelse for at i hvert fall enkelte i komiteen, jeg skal ikke snakke for hele komiteen, finner det oppsiktsvekkende at man ikke ønsker å møte?

**Osmund Ueland:** Jeg synes det er en fin måte de har gjort det på, å si at de svarer på ethvert spørsmål som måtte komme.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg spør ikke i forhold til de to, men ...

**Osmund Ueland:** Jeg har ikke noe mer å si. Jeg har ikke prøvd å påvirke dem, og de har aldri kontaktet meg. Det er en frivillig sak, og den avgjørelsen har de tatt alene. Jeg har ikke mer å si om saken.

**Svein Ludvigsen (H):** Jeg bare understreker, og jeg skal avslutte der, at jeg spør ikke om disse to. Jeg spør om kulturen i NSB i dag.

**Osmund Ueland:** Kulturen i NSB i dag er slik som jeg sier. Vi har vært ute i en tragisk ulykke med togkollisjonen på Åsta. Det er en kultur i NSB hvor arbeidere og ledere, hvem det måtte være, alle skal stille opp, alle skal føle seg åpne for å si akkurat hva de mener, og de skal gjøre det for å hjelpe oss i framtiden til å unngå slike ting. Det er kulturen.

**Møtelederen:** Oppfølgingsspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det er for så vidt en oppfølging til dette. Jeg har bare lyst til å gjøre alle oppmerksom på at det ikke er slik at to enkeltpersoner har nektet å forklare seg for komiteen, men de har bedt om å få gjøre det skriftlig. Hva slags beveggrunner de har for ikke å ha lyst til å være med på denne forestillingen, er en personlig sak.

**Møtelederen:** Carl I. Hagen – til oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** La meg først si at jeg er enig i det Kristin Halvorsen nå sa. Det kan være mange forskjellige og også gode grunner som folk har for å si nei takk til å møte. Jeg vil gjerne bekrefte det Kristin Halvorsen nevnte. Det kan være helt legitimt og det behøver ikke å hefte noe som helst galt ved det.

Men til kulturen, som spørsmålsstilleren stilte spørsmål om. Har det noen gang skjedd i samtaler med underordnede, eventuelt i forhandlinger med Jernbaneforbundet, at du før oktober 1997 ble møtt med uttalelser som at dette tror jeg at jeg skal ta opp med statsråden, enten Rønbeck eller Opseth, som liksom indikerer at de du har forhandlet med av underordnede eller fra Jernbaneforbundet, har gode kontakter til toppsjefene dine?

**Osmund Ueland:** Jeg begynte som sjef i NSB 22. mai 1995. Fra det tidspunktet har ledelse og tillitsvalgte jobbet veldig nært sammen. Vi har tatt ansvar for vår egen framtid. Vi godkjente sammen en omstillingsplan våren 1996, og vi jobbet for å bli et selskap, som vi ble 1. desember 1996, og få ansvaret inn i bedriften. Jeg har aldri noen gang i min tid i NSB vært plaget av at en leder av Jernbaneforbundet eller en leder av Lokomotivmannsforbundet har hatt kontakt de politiske veier. Det spillet skjønner jeg, men jeg har aldri noen gang vært plaget av det, og jeg har et greit og ryddig samarbeid med de ansattes organisasjoner i NSB.

**Carl I. Hagen (Frp):** Spørsmålet var: Var det noen gang sagt muntlig til deg: Jeg tror jeg skal snakke litt med statsråden om dette?

**Osmund Ueland:** I min tid i NSB har ikke jeg opplevd det.

**Inger Lise Husøy (A):** Jeg vil følge opp dette med kulturen i NSB. Som flere har vært inne på, har man blitt beskyldt for at det var Jernbaneforbundet som styrte hele NSB. Spørsmålet mitt er om du noen gang ble instruert av statsråden som styreformann. I tilfelle, hvilke instruksjoner var det du fikk?

**Osmund Ueland:** Jeg ble vel aldri instruert av statsråden som styreformann i Gardermobanen. De formelle linjene var jo til styret i NSB og så til styret i Gardermobanen igjen. Den eneste gangen i min tid i NSB hvor det liksom har vært noen saker som har med Romeriksporten å gjøre, var vel våren 1998, hvor Gardermo-prosjektet i departementet også var inne og kvalitetssikret det arbeidet som Gardermobanen gjorde. I den forbindelse gikk det noen brev med resultatet av departementets kvalitetssikring til styret i NSB og videre den formelle veien. Men det er slik som det er, og det har aldri vært noen andre linjer som vi har lagt vekt på i min tid som sjef i NSB.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til hovedspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Du har sagt her nå at situasjonen når det gjaldt driving av tunnelen, var oppe i styret i NSB Gardermobanen høsten 1995, og at Opseth også ble orientert. Men det dreide seg ikke om lekkasje-problemer, det dreide seg om de eventuelle kontraktproblemene man hadde med SRG. Er det riktig forstått?

**Osmund Ueland:** Det var også lekkasjer, og det var jo forutsatt at i denne seksjon D inne i tunnelen var der et problematisk fjell til å begynne med. Det var høsten 1995. Men så kom en etterpå over i atskillig bedre fjell, og så var det de siste 900 meterne som ble hovedproblemet høsten 1997. Så dette var en situasjon hvor entreprenøren skyldte på dårlig fjell, og de ville ha masse penger og ikke ta noe mer ansvar. De truet liksom også med å stoppe arbeidet høsten 1995. Vi hadde en veldig åpen rapportering til departementet, en formell rapportering via en månedsrapport. Men det var også faste, månedlige møter som kaltes SOG og hva de nå het disse møtene, hvor departementet ble orientert. Det er helt riktig, for dette hadde styret i Gardermobanen også hatt oppe, at Opseth ønsket en orientering om dette, og det fikk han. Det som jeg var veldig glad for, var at departementet holdt seg borte fra den saken, og ikke blandet seg inn i kontraktsforholdet mellom NSB Gardermobanen og entreprenør.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men var det da sånn at det som dreide seg om mer lekkasjer enn det man trodde ned i tunnelen, ble sett på som en unnskyldning for SRG til å ta opp de økonomiske spørsmålene på nytt og ikke som et problem i seg selv?

**Osmund Ueland:** Det at det skulle komme vann inn i tunnelen, ble jo ikke sett på som noe nytt. En hadde jo beskrevet grundig i kontrakten at her må en regne med å bruke fire måneder på førinjisering. Men det spesielle var at SRG da vel så at de begynte å få røde tall. De hadde jo faktisk gamblet med at denne kontrakten skulle være mye godt fjell, slik at de skulle slippe å bruke mye tid på tettingsarbeid. Det var vel det som så å si begynte å toppe seg da.

**Kristin Halvorsen (SV):** Vi er fullstendig klar over at det har vært en problemstilling hele veien at det renner vann i en tunnel. Men spørsmålet er: Kan det ha vært sånn at NSB Gardermobanen ikke oppfattet dette som en dramatisk merlekkasje i tunnelen, fordi man anså at dette var en del av en slags forhandlingstaktikk fra SRGs side, altså at det var et problem der som egentlig var større enn man kanskje hadde forutsett, men at den dragkampen mellom NSB Gardermobanen på den ene siden og SRG på den andre siden om økonomiske spørsmål kan ha dempet alvorret i de reelle lekkasje-problemene?

**Osmund Ueland:** Nei, på ingen måte. Jeg har gått tilbake i alle månedsrapportene og sett på hva som var skrevet i den perioden. Vi mente at SRG hadde for lite utstyr. De burde fått tak i enda mer utstyr for å kunne tette mer når det kom mer vann. Det påpekte vi, og det ble, som sagt, til slutt en konflikt ut av hele saken, og de fikk en fjerdepart av det de hadde bedt om av penger. Det forteller litt om rimeligheten i det de anførte.

**Kristin Halvorsen (SV):** Det betyr da at kontrakten var utformet slik at det dreide seg om antall liter pr. meter eller pr. minutt eller hvordan man måler dette, som var det faktiske vannet som man skulle tillate å renne i tunnelen. Det var på en måte SRGs ansvar å holde kontrakten i forhold til dere. De skyldte på at fjellet var dårligere enn det de hadde forutsatt da de gav tilslag på fastpris. Men var det da slik at de ekstra vannlekkasjene først og fremst var et problem for SRG og ikke for NSB Gardermobanen?

**Osmund Ueland:** Mengden av tetning er først og fremst et problem for byggherren, for i kontrakten er det gjort en vurdering av antatt mengde injisering. Og for seksjon D var det i kontrakten forutsatt at det er gjort om til arbeidstid, ca. 5 000 timer. Og så er kontrakten slik at hvis det viser seg at en skal tette mer – det er byggherren som tar avgjørelse om det – får entreprenøren betalt for hver operasjon. Så er det også regulert i kontrakten slik at hvis det viser seg at det går veldig mye mer tid til tetting enn det som var forutsatt i kontrakten, er det regler i kontrakten for hvordan entreprenøren så får utsatt sluttdatoen for tunnelarbeidet. Det er også en helt tradisjonell måte å bygge opp en kontrakt på. For når du starter en sånn kontrakt, kan du liksom aldri helt vite hvordan fjellet er. Du legger opp en prosedyre, du sier det er sånn, og når du kommer inn der, må du ta avgjørelsen der og da. Og i forkant av denne kontrakten ble det lagt en fin illustrasjon av hele tunnelen, hvor også de vanskelige områdene var illustrert. Så dem visste en om, men en kunne ikke forutsi at her skal en bruke 100 timer eller 200 timer. Men prosedyren var da lagt opp, så det var byggherrens ansvar å ta de tidsmessige konsekvensene av tetningsarbeidet, og det var byggherrens ansvar å velge hvor mye en skulle tette når en rykket fram.

**Kristin Halvorsen (SV):** Men betyr det at hvis man ble varslet i 1994/1995 om at det renner mer vann i den tunnelen enn forutsatt, er det uinteressant i forhold til hva man støter på av problemer i 1997? Skjønner du? Er det slik at kvaliteten på det fjellet er slik at du gjør deg ferdig med en bolk, og der har man den type tettingsproblemer, og så neste bolk og så neste bolk? Så det man da eventuelt har fått av varsler i 1994/1995, er egentlig ikke relevant for at man punkterer Østmarka i 1997.

**Osmund Ueland:** Det er helt riktig, det du sier, og det er veldig vesentlig akkurat det. Det er først sommeren 1996 at en ekspert kommer og sier at denne såkalte buen, området under Lutvann og Puttjern – i denne brosjyren er

det understreket med en blå strek – kommer til å bli verre enn det han hadde forutsatt. Så det var en helt ny problemstilling, og en hadde lokalisert dette som et vanskelig område, og en tettet tre ganger mer der enn en gjorde høsten 1995. Men allikevel var ikke det nok. Det er fakta.

**Kristin Halvorsen (SV):** Så det man da måtte ha støtt på av problemstillinger eller lekkasjer tidligere enn det, er egentlig ikke relevant i forhold til hva som virkelig var det som utsatte Romeriksporten, og ...

**Osmund Ueland:** Det har ingen sammenheng med Lutvann og Puttjern.

**Kristin Halvorsen (SV):** OK.

Hvis du i ettertid skulle se på hva man kunne ha gjort annerledes – én ting er jo hva som har skjedd når det gjelder Romeriksporten, en annen ting er jo hvilken lærdom Stortinget kan trekke av det som skjedde for å hindre at slikt skjer i framtida, forhåpentligvis skal vi bygge noen flere jernbanetunneler innen uoverskuelig framtid, så disse erfaringene er interessante – hva er det da som er svakheten? Er det beslutningene, hvem som tok dem underveis, om styret var nok – og tidlig nok – alarmert, er det kontraktsforholdet mellom byggherre og de som faktisk foretar byggingen, om det kan oppstå – hva skal jeg si – dragkamper der som gjør at man faktisk ikke ser hva slags problemer man kan komme ut for?

**Osmund Ueland:** I det notatet som jeg vil gi til komiteen, har jeg lagt en liten avsluttende oppsummering, hvor jeg også ser litt tilbake. For akkurat når det gjelder dette med det som ikke har gått som forutsatt, er det lett å se at en burde hatt en mye større åpenhet før beslutningstidspunktet i Gardermo-prosjektet for å beskrive usikkerhet, beskrive usikkerhet når det gjaldt utbygging av banen, og her tilknyttet usikkerhet i geologi, for det vet alle at det er, ikke sant? – at en hadde hatt en mye bedre beskrivelse av dette. Det var usikkerhet om hva det kostet å drive både bane og tog, og det var usikkerhet om inntektsvurderingene, og det var usikkerhet når det gjaldt forholdet mellom tog og buss. Men en må aldri komme så langt at en aldri skal sette i gang noe før usikkerheten er null, for da skjer det jo ikke noe, ikke sant? Men det er viktig at en har en beskrivelse av dette, for det er alltid en løpende vurdering av om du skal sette i gang, og hvor lenge du skal vente før du setter i gang. Det er risiko i slike ting, og det skal en lære av dette prosjektet.

Jeg har også sagt her at prosjekteringen av Romeriksporten, som kom på et senere tidspunkt, burde hatt enda større fokusering på naturens tålegrense. En var opptatt av det tekniske og av hvordan dette skulle gjøres, drenering og alt dette, og hadde ikke regnet med at det var ved Puttjern, som lå 150 meter opp, og Lutvann 80-90 meter opp, en skulle få problemene. Større fokusering på naturens tålegrense, det er en del av dette.

**Møtelederen:** Da går vi på oppfølgingsspørsmålene – først Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg har to spørsmål.

**Møtelederen:** Det er bare ett oppfølgingsspørsmål.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, men jeg får prøve å formulere meg slik at de to kommer i form av ett, da.

Først en observasjon som Kristin Halvorsen hadde når det gjaldt nye jernbanetunneler. Jeg tillot meg å riste på hodet. Til denne observasjonen: Ville det ikke ha vært mer naturlig at vi hadde fått dette notatet som er omtalt, på fredag, slik at vi kunne stille eventuelle naturlige oppfølgingsspørsmål, istedenfor å få det etterpå, hvor vi ikke har noen anledning til å stille oppfølgingsspørsmål?

Og så til hovedspørsmålet mitt. Har jeg oppfattet det riktig når jeg sier det slik at det på kontraktstadiet – og jeg går ut fra det var anbud for å få denne kontrakten som SRG fikk – er en slags sammenheng mellom noe stort fastprisbeløp og så enhetspriser for eventuelle tilleggsarbeider, altså satser, og at det der er mulig at bedrifter har ulik vurdering, noen kan ligge lavt på fastpris, men høyt på enhetspriser for tilleggsarbeid, mens andre, som SRG, så vidt jeg skjønner i dette tilfellet, hadde satt for lave enhetspriser, slik at hvis de bommet på fjellet, ville de tape penger etter hvert som de måtte tette mer enn beregnet, mens kanskje en annen bedrift på anbudsstadiet hadde mye høyere enhetspriser, og at det er en vurdering av hvem som skal få tilslaget på en slik kontrakt ut fra forholdet mellom enhetsprisene og fastprisen? Har jeg oppfattet det riktig, og at dere da mener at når det ble nødvendig med mye mer tetting, måtte SRG gjøre et eller annet, for de hadde regnet helt galt i forhold til tilleggskostnadene sine? Er det riktig forstått?

**Osmund Ueland:** Først – når det gjaldt dette notatet, så var jeg ferdig med det i dag morges klokka 8, og jeg følte det ikke var riktig å gjøre noe i forkant, og heller ikke svare noe til media i forkant av dette møtet. Og som det også står i dette notatet når det gjelder denne kontrakten, så var det en hovedsakelig enhetspriskontrakt med regulær mengde – en enhetspriskontrakt med regulær mengde. Og den er veldig rettferdig. Hvis entreprenøren da har lagt riktige rater, kan han bare se glad ut og gjøre akkurat det vi ber om – ikke sant? Men hvis en da har røde tall, kommer taktikken og det kommersielle inn i bildet, og det var vel det som skjedde her. Men jeg har aldri noen gang sagt noe negativt om arbeiderne til SRG, de gjorde en skikkelig jobb, og ledelsen i SRG har jeg stor respekt for – den faglige dyktigheten der. Men dette ble et sirkus i påskeopprøret 1997.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg skal ikke gå inn på taktikken eller sirkuset og det som skjedde i påskeopprøret, men det er et faktum, Ueland, at på den strekningen som Romeriksporten er på, litt over tre kilometer, så var det altså registrert 25 målinger som viste at NSB Gardermobanen ikke holdt seg til den utslippsgrensen som var satt til fem liter vann pr. minutt. Er det korrekt?

**Osmund Ueland:** For det første er Romeriksporten 14 kilometer, og ikke tre ...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, og 3,2, der en hadde de største problemene og der det har vært undersøkelser på de bruddene. Det fins en rapport – en logg – der en har gjennomgått at man hadde 45 brudd på de kravene du selv hadde satt opp.

**Osmund Ueland:** Det var ikke noen absolutte krav i kontrakten. Som jeg har lest opp, er det klare regler for hvordan du går fram for hver salve. Lekker det mer enn 5 liter pr. minutt pr. salve, så stopper du opp, og så gjør du vurderinger på injisering ut fra det. Det var det anerkjente nivået å beskrive en helt normal tetteoperasjon på. At det så i ettertid lakk mer enn det, det er en annen sak. Vi har ikke fraveket kontrakten, og vi har tettet atskillig mer enn det som var forutsatt, men selv det var ikke nok.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men var det 45 brudd på den strekningen på 3,2 km?

**Osmund Ueland:** Det kan ikke jeg svare på.

**Inger Lise Husøy (A):** Du har jo blitt en hoggestabbe, og har vært det i mange år, men det er én ting jeg synes ikke henger i hop i forhold til resonnementene dine, og det er at du på en måte hele tiden snakker om hva som kunne ha skjedd, i etterpåklokskapens lys, for veldig mange av de tingene som har gått feil, ble jo påpekt i forkant. Det er det vi synes er det springende punktet, som vi ikke får noe tilfredsstillende svar på. Og det som var Steinar Roalds poeng da han var her også, det var jo geologiundersøkelser og sånt, men glem det, det var beslutninger underveis, gale beslutninger og mangel på riktige beslutninger som førte til krisen under Hellerud. Er du enig eller uenig i det?

**Osmund Ueland:** Når du sier feil påpekt i forkant, så har SRG bekreftet at det var ikke noe galt med kontrakten. Det var et opplegg for å gjøre forinjeksjon som var helt tradisjonelt. Problemet høsten 1995 hadde ingen ting med Lutvann og Puttjern å gjøre. De 900 meterne i seksjon D ble det vanskelige området, og her tettet man tre og en halv gang så mye som det en gjorde høsten 1995. Og så viser det seg da at en på våren 1997 fikk en senking av Puttjern. Den forbedret seg sommeren 1997, og det viste seg da at grunnvannsplatået var senket. Det er ingen som ønsker seg inn i en sånn situasjon ...

**Inger Lise Husøy (A):** Det var beslutningene for det programmet der ...

**Osmund Ueland:** Men beslutningene ble gjort løpende for hver salve en rykket fram, en vurderte hvor det lakk, en satte i gang forinjeksjon – én skjerm, to skjerm, tre skjerm i de vanskelige områdene, men det viste seg i ettertid at det var ikke nok. Så fikk en gjennomslag i tunnelen, og så kommer NVE inn og sier at her er

grunnvannsplatået blitt lavere. En søker om tillatelse til det. Så ble det satt i gang en ny operasjon, men en klarte ikke sommeren 1998 å nå NVE sine krav. En prøvde å gjøre en jobb. Mitt inntrykk er at alle involverte gjorde det de kunne for å oppfylle de forutsetningene som var lagt. Romeriksporten er bygd etter vanlige regler for tunnel, og jeg mener totalt sett at Gardermobanen er gjennomført på en god måte. Det er ett vesentlig avvik på budsjettet utover rammen – det er Romeriksporten. Men det var aldri noe forsøk på å spare en krone og ta noen lettvinte løsninger. En fulgte en prosedyre, en tettet mer og mer. Det er helt feil som Steinar Roald sier, at vi løp fra våre egne kontraktskrav – det er feil. Vi tettet mer enn det som var forutsatt, men det var ikke nok. Hellerud beklager jeg – det som skjedde der, skulle ikke ha skjedd. På Godlia og andre områder var en i forkant og klarte å hindre ødeleggelse.

**Møtelederen:** Vidar Kleppe – er det oppfølging til hovedspørsmålet, eller er det oppfølging til det hovedspørsmålet Inger Lise Husøy hadde nå som oppfølgings-spørsmål?

**Vidar Kleppe (Frp):** Bare jeg får stille spørsmålet i kjølvannet av dette, så er jeg fornøyd, så kan du ta det som du vil.

**Møtelederen:** Du får gjøre et forsøk.

**Vidar Kleppe (Frp):** Det går igjen på at du henviser til Steinar Roald, og at det var feil det han sa. Kan du da, Ueland, redegjøre for hvilke utslippskrav det var som var godkjent?

**Osmund Ueland:** Først må jeg si at når det gjelder avisoppslagene, må jeg få lov til å komme tilbake til den saken, for den ble så alvorlig for meg at faktaene må være riktige.

Når det gjelder utslippskrav, så kom jo de først etter at tunnelen var sprengt og en så at en hadde gjort noe med Østmarka. Det var da NVE kom inn – om jeg ikke husker feil, 22. desember i 1997. Det var de kravene en da måtte forholde seg til, og det var da pengene virkelig begynte å renne ut. Men de kravene som NVE da satte, har Gardermobanen nå klart å oppfylle. Det lekker mindre i tunnelen nå enn det kravene er satt til.

**Vidar Kleppe (Frp):** Hva var de satt til?

**Osmund Ueland:** De tallene er jo åpent kjent, og det er ikke noe spesielt ved dem. Jeg husker dem ikke. Det er klare krav for hva det kan lekke under Lutvann og Puttjern. De tallene – hva som er kravene – sender Gardermobanen ut regelmessig pressemelding om, og den faktiske situasjon er bedre enn de NVE-kravene som gjelder.

**Møtelederen:** Så går vi tilbake til hovedspørsmålene, og da er det meg.

Jeg har bare noen korte spørsmål, men jeg tillater meg å sitere lite grann fra Mydske-rapporten for å understreke i og for seg hvor alvorlig vi ser på dette med lekkasje i forhold til forhåndstetting. Så er det ikke slik at bare Roald har beskrevet spørsmål i tilknytning til dette. I Mydske-rapporten viser de også til en gjennomgangsrapport, der det sies:

««Ønske om økt fremdrift kan ha medført at lekkasjekriteriene og kriterier for injeksjon ble satt til side. Vi har imidlertid ingen sikre observasjoner som tilsier at dette ble gjort. Vi har registrert at det i 1997 ble utført injeksjoner med delvis skjerm og at spesielt sålen ble utelatt. På enkelte skjerm ble det utelatt rapportering av kontrollmålinger, og i noen tilfeller ble det drevet videre uten at tetthetskriteriet var oppnådd.»»

Tønne-utvalget siterer også Mydske fra. De sier:

««Lojalitet til tidsplanen har trolig vært medvirkende til enkelte valg som ble gjort ved håndtering av vannlekkasje under Østmarka første halvdel av 1997. Det er utvalgets oppfatning at tidspresset må ha blitt så stort for å oppnå gjennomslag i tunnelen at fremdrift fikk prioritet foran tidkrevende forinjeksjon for å møte lekkasjekrav.»»

Så konkluderer Mydske slik:

«Etter en vurdering av den gjennomgang som flere har gjort av både driften og tettingsarbeidene, er det overveiende sannsynlig at det sterke fokus som har vært på fremdrift, har påvirket driftsopplegget på en slik måte at det til tider er blitt renonsert på tettingsarbeidene.»

Det er disse opplysningene, som vi har fått i Mydske-utvalgets rapport basert på de undersøkelser de har gjort, i tillegg til Roalds og SRGs uttalelser i forhold til den prioritet forhåndsinjeksjonen hadde, som har gjort at vi i og for seg har engasjert oss såpass mye i disse spørsmålene.

Nå har vi fått klargjort i dag at hovedsettet av problemstillinger når det gjelder dette, tok driftsansvarlige seg av under fremdriften av prosjektet. Føler du deg trygg på at du fikk alle relevante opplysninger til styret gjennom månedssrapportene, slik at styret til enhver tid hadde det korrekte bakgrunnsgrunnlaget for å treffe beslutninger? Konsekvensene av dette har jo blitt betydelige, ikke bare gjennom setningsskadene på Hellerud, men også gjennom den tilnærmede miljøkatastrofen som vi hadde i Østmarka.

Så spørsmålet mitt blir: Føler du deg trygg på at dere i styret hadde all tilgjengelig informasjon som gjorde at dere kunne treffe de riktige beslutningene?

**Osmund Ueland:** Når jeg ser tilbake på prosjektet, var det en veldig åpen rapportering fra administrasjonen til administrerende direktør og til styret. Og som jeg sa, styret har aldri noen gang blitt invitert til å fatte noe vedtak hvor framdrift skulle prioriteres høyere enn miljø og sikkerhet. Det var det aldri noen gang. Det motsatte skjedde da vi i styret vedtok å stoppe arbeidet høsten 1997.

Når det gjelder uttalelsene fra Steinar Roald, håper jeg at komiteen holder seg til det jeg har sagt i dag når det

gjelder fakta, hva som står i kontrakten, og når det gjelder hva som ble de faktiske tettingsmengdene. Ellers er det også viktig å ha med seg at det var en konflikt mellom interesseorganisasjoner.

Mydske og Tønne skriver om dette med framdrift. Jeg har ikke noe annet svar på det enn at framdrift var en viktig faktor, for har du ikke et mål når det gjelder framdrift, løper pengene veldig fort. Men at det var noen beslutning om at nå er framdrift viktigere enn tetting av Østmarka – aldri noen gang. Aldri noen gang var det framme for styret noen avgjørelser på det. Og rapporteringen følte jeg var veldig åpen – jeg leste tilbake i går på alle månedsrapportene, hvor en er veldig detaljert når det gjelder de utfordringene en har, og hvilke tiltak en setter i gang. Selv Riksrevisjonen har sagt det var et godt eksempel på hvordan en rapporterer. Det var rapporter som gikk til styret i Gardermobanen, og det var rapporter som gikk til departementet – hver måned.

**Møtelederen:** Jeg har ikke noen problemer med å tro deg på det at styret aldri har fattet noen beslutninger som prioriterte fremdrift foran injeksjon.

Men det som det her er spørsmål om, er om driftsorganisasjonen var i en slik situasjon at de som skulle stå for de daglige valg i tunneldriften, prioriterte fremdrift foran injeksjon. Det er det som er det springende punktet, for du har jo tidligere konkludert med at det er byggherren, gjennom de som er driftsansvarlige i tunnelen, som må ta de daglige beslutninger om dette.

**Osmund Ueland:** De som vi hadde rekruttert inn som våre byggeledere, visste veldig godt at de hadde en ledelse over seg som var veldig opptatt av miljø, og som hadde gått nye veier for å unngå at en skulle få noen ulempe i denne store utbyggingen. I hver eneste parsell, helt til Eidsvoll, hadde en nøye gått igjennom hvordan en skal hindre utslipp, og det har blitt et eksempel i ettertid på hvordan en skal jobbe i forhold til konsulenter og entreprenører. Men vi fikk et uhell med Romeriksporten. Det er et faktum.

**Møtelederen:** Basert på det du sier nå: Hvordan kan det være slik at tre rapporter egentlig sier det motsatte?

**Osmund Ueland:** Det er jo en antakelse de kommer med. Jeg vet at de menneskene som jobbet i Gardermobanen, selv var med på samlinger. Hvert år hadde vi todagerssamlinger hvor vi gikk igjennom innholdet i disse elleve suksessfaktorene. Så dette var ikke noe solospill fra noen i ledelsen. Vår byggeledelsesorganisasjon visste hva denne ledelsen var opptatt av, og vi framhevet Gardermobanen som et miljøprosjekt, i dobbel forstand, med den effekten det skulle ha å få folk på toget fra første dag, og den effekten det har at så mange reiser med tog framfor bil. Så de ansatte i Gardermobanen visste veldig godt at det er atskillig mer enn framdrift som er viktig i dette prosjektet.

**Møtelederen:** Jeg respekterer i og for seg det du sier, at det er antakelser som en gjør, men disse antakelsene blir jo da bekreftet fra entreprenøren. Vi er klar over hva en konflikt er, klar over at entreprenøren prøvde å få ut mer penger enn de hadde mulighet til, og alt det som lå bak det. At entreprenører prøver å skrive regning med gaffel, er ikke noen ny ting, så hele den prosessen kjenner vi til, men likevel sitter de og sier at det var kunnskap, kompetanse og muligheter til å gjennomføre et bedre tettingsarbeid enn det som ble gjort. Det må jo vi forholde oss til, ikke hvem som eventuelt skulle betalt regningen, for det blir det jo staten – eller befolkningen – som må gjøre uansett. Det som du kaller antakelser, sammenholdt med faktiske opplysninger fra entreprenøren, tilsier at det var en mulighet til å tette bedre. Og da var det noen som måtte ha stått for valget: Nå har vi tettet nok, nå går vi videre.

**Osmund Ueland:** Ja, og det er riktig. Og jeg sier at i den vanskeligste seksjonen brukte en tre og en halv time pr. døgn til tetting for hver meter tunnel, og det var enormt mye. En tettet helt til en så at den metoden ikke gav videre effekt, og da fant de det ansvarlig å rykke videre. En kunne ikke bare glemme tiden, for det er også et spørsmål om kost-nytte av hva du gjør, og du vet ikke resultatet av dette arbeidet før du egentlig har sprengt deg gjennom, ikke sant? Det var jo ingen som i begynnelsen visste at en kom til å punktere Østmarka. Det var jo det som skjedde.

**Møtelederen:** Nei, da hadde vel sannsynligvis ikke tunnelen blitt bygd der. Men det er jo en annen side av saken.

Men vi får komme tilbake – som det tidligere er gjort oppmerksom på, har vi fått anledning til å skrive spørsmål til dem som var driftsansvarlige, og da får vi kanskje muligheten til å få et svar på disse spørsmålene, hvordan de som stod i spissen, administrerende og driftsingeniører, følte at situasjonen var da disse beslutningene ble tatt.

Vi går da på oppfølgingsspørsmål, først Vidar Kleppe.

**Vidar Kleppe (Frp):** Jeg må igjen bore litt i dette hullet som vi ikke har fått nok opp av, som går på kontrakten mellom NSB Gardermobanen og entreprenøren, SRG. Er det ikke korrekt at i punkt 26.3 i avtalen står det:

«Byggherren vil til enhver tid bestemme omfanget av injeksjonen som skal utføres. Som et utgangspunkt gjelder at injeksjonen skal utføres når vannlekkasjene fra ett eller flere sondrehull er større enn 5 liter pr. minutt.»

**Osmund Ueland:** Det er helt korrekt, og det var det jeg leste opp innledningsvis. Men det er ikke 5 liter pr. minutt på 100 m, og det var der Steinar Roald husket feil. Det er 5 liter pr. minutt pr. salve, og da kan det være 20 ganger forskjell på det Steinar Roald fortalte komiteen, og det som er fastsatt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du har nå flere ganger sagt at det aldri var oppe i styret i Gardermobanen spørsmål om at miljø, sikkerhet, tetting skulle man droppe til fordel for å gå videre fremover for å spare tid. Det har vi oppfattet. Var det noen gang noen beslutning med det motsatte innhold, altså den positive beslutningen at hvis det viste seg at det etter forhåndsinniseringen fremdeles rant mer enn disse 5 literne pr. minutt pr. 5 m, at man da *ikke* skulle rykke videre før man hadde fått tettet forsvarlig?

**Osmund Ueland:** Håndteringen av de praktiske ting på byggeplassen var slik som ved alle tilsvarende prosjekter, og det ble aldri en sak for styret å gå inn i en sånn detaljert vurdering. Så det ble helt feilaktig at styret skulle begynne å blande seg inn i en sånn vurdering, hvor det var fagfolk som gjorde denne vurderingen, og kontraktskravene her er en hel standardkontrakt, og det er flere som har bekreftet at den ikke var forskjellig fra andre kontrakter. Så styret satt ikke og detaljstyrte fagfolk, hvordan de skulle agere. – Det er mulig jeg ikke oppfattet spørsmålet.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg vil bare tegne meg til hovedspørsmål. Det hadde jeg ikke tenkt, men det er nødvendig.

**Odd Holten (KrF):** Du har tidligere flere ganger berørt dette at det har vært en stor grad av åpenhet i forhold til dette med rapportering til styret. Nå har vi tidligere i dag hatt Rambjør og Yngve Pedersen her, og de sier at de ikke var kjent med problemene knyttet til tetting. Nå er jeg klar over at de var i organisasjonen på et tidligere tidspunkt, men vil det si at det var en annen form for samarbeid og åpenhet på det tidspunkt i forhold til nå? Har du fått en ny type organisasjon som gjør at de er mer åpne i rapporteringen nå enn de var da, for det er jo noe påfallende at disse to ikke visste noe om tettingsproblemene?

**Osmund Ueland:** Nå må en være ryddig når det gjelder datoer. 1. mars tok jeg over som administrerende direktør i Gardermobanen. Når det da gjaldt høsten 1995, hvor det toppet seg første gang med SRG, var jeg blitt styreleder i Gardermobanen og sjef for NSB, så da var ikke Rambjør lenger inne i bildet, og da jeg begynte i Gardermobanen dagen etter OL, var ikke Yngve Pedersen lenger inne i bildet. Den saken hvor det var framme at det var noen lekkasjer i tverrslaget ned til tunnelen – og det skjedde vel våren 1995 – det var noe som stod i månedsrapporten som styret i Gardermobanen fikk ...

**Odd Holten (KrF):** ... som vi burde vært kjent med.

**Osmund Ueland:** Jo, men det var jo ingen dramatik i det, det var helt ordinært at det kom noe vann. De skal lage et tverrslag, det lekker og det tettes, og det har ingenting med Østmarka og Lutvann å gjøre i det hele tatt. Men jeg skjønner at en entreprenør prøver å gjøre et poeng av alle ting, for de kom jo opp Karl Johan her og

skulle til statsminister og samferdselsminister for å bevise at Gardermobanen ikke hadde greie på ting, og de skulle få omgjort denne kontrakten til en regningskontrakt i påskeopprøret i 1997. Jeg kan ikke hindre dem i å si det, men det var det ikke noe spesielt med at en i et tverrslag som ikke hadde noe med den permanente tunnelen å gjøre, møtte noe vann. Det står i månedsrapporten, departementet fikk kopi av den, og styret i Gardermobanen fikk kopi av den. Men det var aldri framme som en egen sak, for det var ikke noe dramatisk i det, det var bare en høyst normal jobb å tette det, som man skulle gjøre med resten.

**Kristin Halvorsen (SV):** Bare til de forskjellige målsettingene en setter seg for et sånt prosjekt: Jeg kan ikke forstå at man ikke blir stående der i en situasjon – og må stille mange vurderinger opp mot hverandre – hvor tidspunkt for ferdigstilling, grad av tetting, kostnader, andre tettingsmetoder blir stilt opp mot hverandre, særlig fordi at man la så stor vekt på at Gardermobanen skulle stå ferdig når flyplassen åpnet fordi det var avgjørende for hele reisemønsteret. Det var også en vesentlig miljøproblestilling for hele Groruddalen. Men må det ikke da være sånn at man aldri kan klare å få maksimal oppfyllelse av alle de målene du har vist til underveis, men er nødt til å stille avveininger opp mot hverandre, og at tidsaspektet kan ha influert på tettingskravene underveis?

**Osmund Ueland:** Det er klart det er komplisert å gjøre så mange avveininger, men jeg føler det blir en helt riktig måte å jobbe på. Og som jeg har sagt, burde en hatt en større åpenhet om risikoen innenfor hvert område – en burde hatt en bedre beskrivelse av det – og om beslutningstidspunktet. Og framdrift er jo viktig. Framdrift var viktig for at folk skulle reise med tog første dagen for å få en miljøgevinst av det. Framdrift var òg viktig for kostnaden, for det koster å bygge ut – det var 6 milliarder kr inklusiv usikkerhetsmarginen. Og hvis en skulle startet en kontrakt – sett nå i gang, og så hører vi senere når den blir ferdig – ville dette ha kostet noe helt annet. Så det er riktig å ha en stram tidsplan. Det er det. Men det var aldri slik at en sa at den er viktigere enn alt annet. Hvis noen hadde kommet til styret og sagt at vi skal stoppe arbeidet på grunn av at vi nå har et problem, vi får en varig skade i Østmarka, og det er riktig å stoppe arbeidet, hadde styret stoppet arbeidet. Det er helt sikkert.

**Inger Lise Husøy (A):** Det er jo riktig det som Kristin Halvorsen er inne på, at det er på en måte en tosidig miljødimensjon her. Endret kjøremønster var folk veldig redd. Det kan godt hende at ikke styret i Gardermobanen diskuterte det, men alle andre diskuterte det, altså hva en skulle gjøre her. Men jeg skulle ønske at Ueland kunne innrømme – nå har jeg noen få minutter igjen, vi skal sikkert ha opp brevvexlingen etter hvert også – at ja, dere gjorde faktisk noen små, eller store, feil, at dere gjorde noen feil, at det var noen gale beslutninger som ble tatt, at Mydske-utvalget, Tønne, Oslo bystyre, Hellerud bydelsforvaltning, ja til og med Steinar Roald, har noen po-

enger i det de sier! Er det kul umulig for deg å komme med noen innrømmelser her? Det har jo vært sånn at nå har vi spurt så mange ganger, og du svarer med hakk i plata. Du har lært deg lekse – den svarer du. Er det helt utenkelig at dere kunne komme med innrømmelse om at dere har gjort en del feilbeslutninger?

**Osmund Ueland:** Jeg mener jeg har gitt en åpen og ærlig vurdering. I det dere får utlevert, er det en åpen, ærlig vurdering av alle forhold når det gjelder Gardermobanen. Og jeg har beklaget resultatene på Hellerud.

Når det gjelder metoden å gjennomføre Romeriksporten på, var den helt tradisjonell, det var aldri noe forsøk på å løpe fra kontrakten. Vi løp ikke fra kontrakten, som Steinar Roald sa, vi tettet mye mer enn det som var forutsatt, og vi hadde mennesker som hadde ett mål: å gjøre dette skikkelig – ett mål: å gjøre dette skikkelig. Det er et faktum. Vi bommet på kostnaden på Romeriksporten og på sammenkoblingen av hovedbanen og Gardermobanen. Og når jeg går tilbake og ser i forkant, var det ikke noen lettvinde geologiske undersøkelser de gjorde. Det var en vurdering både av høyden opp til Strømmenvannet, til Langvann, til Lutvann og til Puttjern. Så jeg mener det ble jobbet på en ansvarlig måte. Det ble jobbet på en ansvarlig måte – og så fikk en ikke det resultatet en skulle ha.

Og jeg har ærlig innrømmet at en burde hatt mer fokusering på naturens tålegrense. Det er en innrømmelse. Naturens tålegrense skulle en ha satt mer i fokus, enda mer i fokus, ikke sant? Dette står her, og dette er en åpen og ærlig vurdering fra min side. Jeg har aldri skjult noe, jeg har ingen interesse av å skjule, bare interesse av å lære av feil. En gjør feil, og det har jeg summert opp her: Større åpenhet om usikkerhet i store prosjekter er viktig.

Så er det også viktig å ha flere kriterier å måle seg imot: tid, penger, miljø, samarbeid – og Mydske-utvalget skriver faktisk ganske mange positive ting om dette prosjektet. Så jeg mener det er gjennomført på en skikkelig måte – hele Gardermo-prosjektet, kontraktsmetoder og hele gjennomføringen på kort tid og på en skikkelig måte. En har klart å lage en miljøprofil av alt som er bygd, både flotte tog og master. Dette henger sammen. Det er ikke noe tilfeldig hvordan dette er bygd. Og når det gjelder personell, er det ikke slik at en her har personell som kun har erfaring fra bygging av Nordlandsbanen. Gardermobanen knyttet til seg personell som hadde erfaring – konsulenter, entreprenører og fra Vegdirektoratet. Solid erfaring.

**Møtelederen:** Det er visse grenser for hvor lang tid vi skal bruke på svarene ....

**Osmund Ueland:** Det kan jeg beklage, at jeg har brukt så lang tid!

**Møtelederen:** Neste hovedspørsmål er fra Carl I. Hagen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Du refererte innledningsvis til at Steinar Roald husket feil. Det Steinar Roald sa, som jeg tror også du siterte, var:

«De har jo i sitt eget kontraktsgrunnlag beskrevet – jeg holdt på å si – tetting langt utover det nivået som de gjennomførte det i. De skulle tette tunnelen med lekkasje 5 liter pr. 100 m pr. minutt, hvis jeg ikke husker helt feil, og de slapp inn vann som var mange, mange ganger det nivået.»

Men det du har sagt, er jo at han var altfor snill med NSB. For det du sier at han husker feil, var at det var ikke 5 liter pr. 100 m pr. minutt, men pr. 5 m pr. minutt. Er det riktig?

**Osmund Ueland:** Han mente at det stod i kontrakten at det bare kunne lekke inn 5 liter pr. 100 m. Og det ville jo vært et ekstremt tettingskrav. Men det var ikke det som var kontrakten. Så som du leste, er det riktig som jeg selv siterte. Han husker feil. Han trodde at det var 5 liter pr. 100 m.

**Carl I. Hagen (Frp):** Mens det var pr. 5 m.

**Osmund Ueland:** Det var pr. 5 m. Og det er normalt 20 ganger forskjell fra det han trodde han husket riktig, og som han ikke husket.

**Carl I. Hagen (Frp):** Er det jeg som er helt på jordet, da?

**Kristin Halvorsen (SV):** Ja, i grunnen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det er nok det da. Men 5 liter pr. 100 m, det er jo ikke mye vann?

**Osmund Ueland:** Jo, men som et innlekkasjekrav er det et ekstremt strengt krav – et ekstremt strengt krav.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja. Men det er et krav.

**Osmund Ueland:** Jo, men det står ikke i kontrakten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Nei, men hvis det altså er 5 liter pr. 5 m ...

**Osmund Ueland:** – så kan det ut fra kontraktens forutsetninger ...

**Carl I. Hagen (Frp):** – godkjennes.

**Osmund Ueland:** Nei, lekke opptil 100 liter pr. 100 m.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja. Men poenget hans er jo at dere ikke fulgte det kravet. La oss si at han tok feil når det gjaldt 100 m kontra 5 m, mens det han egentlig sier, er at dere ikke fulgte det. Det er jo det han sier. Det er jo det som er innholdet i hans kritikk, at dere ikke fulgte eget krav. Han har definert kravet feil, det er vi enig om. Men den alvorlige anklagen er at han sier at dere ikke fulgte det kravet under fremdriften. Er det korrekt? Er vi enige om oppfattelsen av det han sier, da?

**Osmund Ueland:** Nei. Faktum er at han husker helt feil.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, på 5 m kontra 100.

**Osmund Ueland:** Ja.

**Carl I. Hagen (Frp):** Med andre ord: Han definerte kravet feil, mens anklagen hans var at dere ikke fulgte det som er din definisjon, nemlig 5 liter pr. 5 m pr. minutt.

**Osmund Ueland:** Hele hans svar til komiteen på spørsmål da han var inne, går ut på 5 liter pr. minutt pr. 100 meter.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja. Er du enig i at det er kriteriet han husker feil?

**Osmund Ueland:** Han husker feil hva som stod i kontrakten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja.

**Osmund Ueland:** Og ut fra det sier han også at vi tettet langt mindre. Det er også en faktisk feil, så det er ikke bare den ene feilen han gjør med å huske feil kontrakt, han har også feil i de faktiske tettemengdene. Og ledelsen i SRG selv er enig med NSB Gardermobanen om hva de faktiske tettingsmengdene var.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, kriteriene er vi enige om.

**Osmund Ueland:** Og de ble høyere enn det som stod i kontrakten.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, det er riktig. Han har definert kriteriene, målestokken, feil, mens hans anklage er ...

Er da den loggen som Verdens Gang skriver om den 7. oktober 1997 fra SRG, også feil? Jeg skal lese fra det som står i Verdens Gang:

«På en 3274 meter lang strekning i tog tunnelen Romeriksporten, fra Oslo-bydelen Bryn og forbi Lutvann i Østmarka, gikk NSBs byggeledelse hele 45 ganger over grensen for hvor mye vann de ifølge kontrakten mente var forsvarlig å slippe inn i tunnelen.

Det viser loggen over vannlekkasjemålinger som er foretatt av entreprenøren Scandinavian Rock Group (SRG) i Jernbaneveien Øst.

VG kan i dag bringe utdrag av loggen, som avslører to enkeltlekkasjer helt opp i 268 og 265 liter pr. minutt, uten at det ble foretatt tetting før sprengningsarbeidene i tunnelen fortsatte. I alt er det registrert 45 målinger over grensen.

I kontrakten mellom NSB og entreprenøren Scandinavian Rock Group (SRG) er lekkasjegrensen satt til fem liter vann pr. minutt.»

**Osmund Ueland:** Hvor mange meter?

**Carl I. Hagen (Frp):** Det står ingenting om det i det hele tatt. Men når det gjelder den grensen – og da er det selvsagt den korrekte kriteriegrensen som du snakker om, og ikke den Roald snakker om, for den må SRG ha vært klar over – skriver de også senere at de 45 gangene hvor de målte mer, så fortsatte de. Og det sa du også tidligere i et svar under denne høringen, at hvis det var mer lekkasje enn 5 liter pr. minutt pr. 5 m, så skulle byggeledelsen vurdere hva man skulle gjøre. Er det ikke da et faktisk forhold at etter en vurdering og etter videre forsøk på tetting hvor man ikke greide å få det under 5 liter, så fortsatte man allikevel, istedenfor å stoppe og varsle administrerende direktør, som igjen burde varslet styret, om at nå har de dette problemet, for man planla i realiteten at om man ikke greide på kort sikt å få det tettet, så var det bedre å fortsette med videre boring og komme tilbake til ettertetting?

**Osmund Ueland:** Ja, når det gjelder VG, klarer ikke jeg å forholde meg til den saken der. Og hvis det var i oktober 1997, så var jo det etter at tunnelen var sprengt ferdig, og da hadde det ingen hensikt å snakke om forinjeksjon. Så det er også viktig å rydde veldig i det, for du kan bare forinjisere så lenge som ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Dette er en logg som VG har fått på det tidspunktet.

**Osmund Ueland:** Den loggen har ikke jeg gått igjennom, og hvis en ønsker det, så skal jeg komme tilbake til det.

**Carl I. Hagen (Frp):** Jeg formulerer spørsmålet en gang til. Når man kom til punkter med mer vannlekkasje enn de 5 literne pr. 5 m pr. minutt, så forsøkte man med noe mer injeksjon og mer tetting, ikke sant? Men hvis man ikke greide den dagen eller den uken – disse 3,5 timene som man brukte istedenfor den halve timen som var forutsatt, man brukte jo 3,5 timer i gjennomsnitt i dette området – å få det forsvarlig tett ned til 5 m, så fortsatte man å bore og fortsatte å bygge tunnel videre. Er det riktig?

**Osmund Ueland:** Ja, altså ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Uten at administrerende direktør ble varslet og uten at styret ble varslet om at vi står i en situasjon nå i denne tunnelen hvor vi borer og bygger tunnel videre på tross av at vi ikke greier å få disse tettingskravene som vi har satt, forsvarlig oppfylt?

**Osmund Ueland:** Jeg har ikke noe annet svar på dette enn at det ble tettet tre ganger så mye som forutsatt, for det var jo...

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, tre ganger så mye, men man nådde fremdeles ikke de 5 literne.

**Osmund Ueland:** Nei, men de 5 literne var et utgangspunkt.

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja. Men når man ikke nådde de 5 literne, så gikk man videre.

**Osmund Ueland:** Hvis en så at det lakk 5 liter eller mer, så gjorde en en forinjeksjon. Og hvis en så at det kom mer vann, så laget en en kappe til. En laget opptil tre kapper, og så ...

**Carl I. Hagen (Frp):** ... at man fremdeles ikke greide det. Hva gjorde man da?

**Osmund Ueland:** Så så vår byggeledelse at den type injeksjon ikke ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Den hjalp ikke.

**Osmund Ueland:** Jo, den hjalp ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Ikke ned til 5 m.

**Osmund Ueland:** ... men at å bruke så mye tid og penger ikke gav mer effekt, og da rykket en videre, for det er alltid ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Akkurat. Da rykket man videre.

**Osmund Ueland:** Jo, men det er alltid slik i et sånt tunnelprosjekt at det er en del ting du skal ta som etterinjeksjon, etter at du har sprengt. Så dette er en operasjon du gjør ...

**Carl I. Hagen (Frp):** Ja, vi er blitt ganske gode på dette. Men poenget er at man stoppet ikke og varslet administrerende direktør og styret: Hva gjør vi i denne situasjonen? Og dette er ikke hva som skjer inne i tunnelen daglig. Her er det jo snakk om 45 ganger i en logg på dette området uten at det kom til styret. Og så sier du at det er en fantastisk flott organisasjon – uten at dette blir varslet som styresak: Skal vi stoppe, hva gjør vi?

**Osmund Ueland:** Det var ikke et spørsmål opp til styret noen gang å stoppe.

**Carl I. Hagen (Frp):** Burde ikke det vært opp til styret – om ikke akkurat det ene tilfellet, men de vedvarende?

**Osmund Ueland:** Den situasjonen som Gardermobanen var i da, høsten 1997, var meget kritisk. Det var full åpenhet mellom administrasjon og styre, og det ble gjort en løpende vurdering av hvordan en rykker videre. Og det var jo ikke unormalt om det kom en del vann inn i tunnelen.

**Carl I. Hagen (Frp):** Nei, men poenget var at man etter å ha brukt disse 3 timene eller 3, 5 timene istedenfor den halve timen – etter at man først hadde laget en tetting til og så enda en tetting uten å greie det – var altså avgjørelsen ikke en styre- eller en adm. direktør-avgjørelse om vi nå skal stoppe inntil vi får et bedre system for å tette

før vi går videre. Den første gangen skjønner jeg at man kanskje tillater det, men hele 45 ganger uten at denne åpne administrasjonen varslet styret, varslet adm. direktør og styret hadde en behandling: Skal vi stoppe og få bedre systemer, eller er tiden for å bli ferdig og økonomi- en viktigere enn hensynet til å stoppe vannlekkasjene? Det du har sagt, er at det ble ingen styresak, det ble ingen sak for adm. direktør; gutta nede i tunnelen avgjorde: Vi bare fortsetter å bore videre.

**Møtelederen:** Nå er i hvert fall denne tiden ute, men du får jo svare på spørsmålet.

**Osmund Ueland:** Jeg har svart på dette flere ganger. Det var en løpende vurdering i byggeledelsen av å velge den riktige metoden. Den riktige metoden var beskrevet i kontrakten. Det ble tettet atskillig mer enn det som var forutsatt, og det var først da en var igjennom tunnelen, at NVE kom inn og stilte innlekkasjekrav til tunnelen. En hadde ikke innlekkasjekrav fra Østmarka i forkant, for det var en løpende vurdering pr. 5 m. Og jeg tror at vår byggeledelse, som stod der nede, kjente alle kriteriene som Gardermobanen jobbet etter. De kjente alle kriteriene, og det var aldri noe forslag om å stoppe opp. Det var en situasjon hvor de forinjiserte så mye som de fant det økonomisk forsvarlig å bruke tid og penger på, og resten hadde de da helt sikkert en vurdering om at en skulle ta i ettertid. Og det detaljerte spørsmålet der tror jeg helt sikkert at byggeledelsen svarer skriftlig på.

**Møtelederen:** Det blir oppfølgingsspørsmål – Kristin Halvorsen.

**Kristin Halvorsen (SV):** Bare helt kort: Er det sånn å forstå at problemstillingene rundt vann helt fram til 1997 egentlig dreide seg om den tekniske gjennomføringen av tunnelen og hvor mye tunnelen tålte av vann som rant, mens det i 1997 – da NVE kom inn med krav – begynte å dreie seg om ikke den tekniske standarden ved tunnelen, men hva som var miljøsituasjonen over bakken, altså grunnvannsstanden, på et helt annet vis?

**Osmund Ueland:** Som jeg har sagt: Når en ser tilbake, burde en i prosjekteringen ha fokusert mer på naturens tålegrense. Denne tunnelen var helt normal, og det at det skulle komme vann inn, var en del av reguleringsplanens forutsetninger, det var over 2 000 liter vann pr. minutt som kunne renne inn i tunnelen. Det som en da ikke hadde fokusert nok på – selv om det også i vår plan var at vi har vann over her, og det er dårlige fjellpartier – var forholdet til naturen, forholdet til naturens tålegrense. Og det har jeg sagt at det burde det ha vært fokusert enda mer på. Men hvem skulle tro, når en klarte dette under Strømmen- og Langvann med bare 20-30 m opp til vann, at det var under Lutvann og Puttjern, som lå både 70 og 150 m over tunnelen, en skulle få denne punkteringen? Det var det som viste seg å bli problemet til slutt, at grunnvannsplatået ble senket.

**Vidar Kleppe (Frp):** Når en ser på lekkasjene her, er det klart at det som skjedde også med Lutvann, er en katastrofe. Men da en mens en holdt på å bore og skyte ut under Lutvann, ikke bare en eller to ganger, men hele ti ganger opplevde at vanninnstrømmingen var langt over de kravene som ble satt, fikk ikke du i ledelsen varsel om at det var noe som var i ferd med å skje på bakgrunn av lekkasjene i Lutvann?

**Osmund Ueland:** Når det gjelder problemene i Lutvann og Puttjern, var det kartlagt på et tidlig stadium at det var en vanskelig sone. Buen fokuserte på dette sommeren 1997.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men fikk du beskjed om at det var langt verre enn det vi hadde regnet med av lekkasjer fra Lutvann, da det skjedde?

**Osmund Ueland:** Jeg visste jo at en brukte atskillig lengre tid på tetting enn det som var planen.

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men fikk du beskjed?

**Osmund Ueland:** Vi fikk beskjed. Vi fikk beskjed i løpende rapportering, og vi fikk beskjed i månedsrapportering. Men jeg fikk aldri noe forslag om å velge noen annen metode, for det var ikke noe forslag om en annen metode. Det var kun et forslag fra SRG om å bruke mer kjemikalier, for å si det sånn.

**Vidar Kleppe (Frp):** Men når dette oppstod ti ganger under Lutvann, hvorfor stoppet ikke ...

**Møtelederen:** Vi er ferdig med ...

**Osmund Ueland:** Den rapporteringen var helt åpen. Jeg har forklart veldig ryddig den faktiske situasjonen her.

**Møtelederen:** Unnskyld, men du får prøve å rette deg etter møtelederen. Du vet godt at det er ett oppfølgings-spørsmål, så det er unødvendig.

Da gir jeg ordet til...

**Vidar Kleppe (Frp):** Ja, men jeg syntes ikke han svarte på det ene, derfor måtte jeg repetere.

**Møtelederen:** Da gir jeg ordet til Odd Holten til slutt.

**Odd Holten (KrF):** Nå er det jo slik at du, Ueland, selv har anmodet om å få komme tilbake til oss for å komme med en beriktigelse av de informasjonene som angivelig er kommet fra ulike personer, og som du ikke har vært tilfreds med. Nå får vi noe skriftlig, og du har muntlig også hatt mulighet for å komme med dine innspill i dag. Føler du nå at den informasjon som du har gitt oss, er dekkende for situasjonen? Ikke minst er jeg som saks-

ordfører på bakgrunn av Riksrevisjonens dokument – for det er jo det vi har til behandling – opptatt av om du nå er fornøyd med den informasjon du har fått gitt oss, og er det slik å forstå at det nå er korrekt og tilstrekkelig informasjon som vi har fått? Jeg bare henviser til ett punkt på side 6 i Riksrevisjonens innstilling, hvor det står følgende:

«Når det gjelder *Gardermobanen*, viser undersøkelsen at det er flere kostnadselementer som ikke er tatt med både på beslutningstidspunktet og i de senere års lønnsomhetsberegninger.»

Nå skal ikke jeg tillegge deg noe som har med beslutningstidspunktet å gjøre, for det er før din tid. Men hva gjelder den siste bisetningen her, «og i de senere års lønnsomhetsberegninger» – da ser vi ikke på det som dere måtte bruke ekstra for å tette, men det var jo et driftsøkonomisk grunnlag som skulle legges opp for Gardermobanen – har Stortinget, mener du, fått tilstrekkelig informasjon som gjør at Stortinget hadde mulighet for å fatte disse vedtak i sin tid?

**Osmund Ueland:** Først: Når det gjelder Riksrevisjonens kommentarer, har jeg svart på dem i et brev som ligger inne i dokumentet til Riksrevisjonen. Der er NSBs synspunkt på dette gjengitt.

Når det gjelder situasjonen på beslutningstidspunktet, var ikke jeg der da det skjedde, og det er det andre som har svart på før meg i dag.

Jeg har her til slutt laget en oppsummering, når en ser tilbake, av de tingene som en skulle ha lagt mer vekt på opprinnelig, hva det kostet å drive togene og usikkerheten i dette, hvor det er faktisk forskjell mellom det en hadde vurdert da, og de faktiske kostnadene nå. Så det er min vurdering at NSB var en organisasjon som la fram det som var tilgjengelig, men at en burde ha vist en enda større åpenhet og gitt en bedre beskrivelse av usikkerheten i prosjektet.

Jeg er fornøyd med at jeg fikk komme hit i dag. I og med at dette har blitt en så alvorlig sak for meg, har jeg valgt å lage dette skriftlig. Da føler jeg meg trygg på at komiteen har fått fra meg det som er relevant å få ifra en som var administrerende og styreleder i Gardermobanen.

Når det gjelder spørsmålet til den stedlige byggeledelsen, skjønner jeg at det er en sak som dere tar opp skriftlig. Jeg skjønner at det er en voldsom fokusering på hvorfor en ikke tettet mer. Det mener jeg at jeg har svart ryddig på.

Ut fra det jeg har sagt, og det som ligger her til komiteen, er jeg tilfreds med at jeg fikk komme hit i dag. Men det er klart at disse overskriftene her, det er en alvorlig sak for meg. Det er jeg glad for at jeg har fått satt på plass, hva som er fakta, hva som står i kontrakt, og hva som er fakta når det gjelder tetting. Og der må dere stole på det som står i kontrakten, og det som jeg har sagt.

**Møtelederen:** Da takker jeg Osmund Ueland for at han kunne komme til komiteen i dag.

Dagens høringer er ferdige.