

# Innst. S. nr. 257

(2000-2001)

## **Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende 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**

Dokument nr. 18 (2000-2001)

Til Stortinget

### **1. INNLEDNING**

#### **1.1 Bakgrunn, oppnevning og arbeidsform**

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).

Odelstinget behandlet 9. mai 2000 Innst. O. nr. 58 (1999-2000) Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Gunnar Kvassheim, 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). Loven ble 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. Følgende vedtak ble fattet, jf. pkt. 6 og 7:

"Som medlemmer av granskningskommisjonen som skal foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen, oppnevnes følgende medlemmer:

Professor Eivind Smith, Universitetet i Oslo, leder.  
Sjefskonsulent Erling Grimstad, PricewaterhouseCoopers.

Banksjef Kristin Holth Skatvedt, Den norske Bank.

Professor Aanund Hylland, Universitetet i Oslo.

Forskningsdirektør Unni Steinsmo, SINTEF."

Kommisjonen fikk frist til 1. mars 2001.

Kommisjonens medlem Forskningsdirektør Unni Steinsmo fra SINTEF deltok ikke i arbeidet med spørsmål som berørte værmålingene på Hurum. Til å gi råd om de teknologisk-naturvitenskapelige sidene av denne saken ble adm. direktør, PhD Bjørn Grandal, Christian Michelsen Research AS engasjert som ekstern ekspert. Grandal også utarbeidet rapporten. 5. De relevante deler av rapporten er sendt styringsgruppens leder Ole-Andreas Hafnor og Ekspertgruppens leder Rakel Surlien for mulige kommentarer.

Til å bistå kommisjonen i arbeidet med den såkalte Wiborg-saken og med påstandene om sabotasje mot måleutstyret på Hurum har Olaf Seljesæter, taktiske etterforskere ved Kriminalpolitisen, vært engasjert.

Cand.jur. Henning Harborg og cand.oecon. Anne Britt Justad har vært tilsatt som utredere.

Ved siden av den utredningskapasitet som kommisjonen selv har hatt til rådighet, har den innhentet enkelte eksterne utredninger.

#### **1.2 Kommisjonens tilgang til materiale**

Ifølge Stortingets vedtak av 4. april 2000 skal kommisjonen, jf. pkt. 1 femte avsnitt:

"... foreta de undersøkelser den finner nødvendig og føre samtaler med/avhøre de personer som det er grunn til å anta kan bidra med relevante opplysninger"

Vedtaket inneholder følgende hovedpunkter av betydning for kommisjonens tilgang til det materiale fra offentlige organer, embets- og tjenestemenn som den finner det nødvendig å innhente:

"3. Stortinget ber Regjeringen medvirke til at det materiale som måtte foreligge hos offentlige myndig-

heter fra andre undersøkelser som pågår eller er avsluttet, stilles til kommisjonens disposisjon.

4. Stortinget ber Regjeringen medvirke til at alle offentlige arkiver og mulig annet materiale som er relevant for undersøkelsen stilles til rådighet for kommisjonen. ..."

Kommisjonens anmodning om å få tilgang til skriftlig materiale m.v. hos offentlige organer har ikke støtt på motstand. Den har gjennomgått og arkivert et meget omfattende skriftlig materiale.

Med få unntak har Kommisjonens henvendelser blitt besvart i løpet av rimelig tid. I løpet av høsten 2000 ble det imidlertid klart at Samferdselsdepartementet ikke var i stand til å gjenfinne det fullstendige arkivet fra virksomheten i Ekspertgruppen (Surlien-utvalget) som var avsluttet høsten 1992. Kommisjonen satt med en fullstendig oversikt over arkivets innhold, og departementet klarte etter hvert å legge frem et rekonstruert arkiv. Det endelige resultatet var at ca. 10 (av i alt 354) dokumenter ikke ble gjenfunnet og oversendt Kommisjonen. Kommisjonen ser ingen grunn til å tro at innholdet i de savnede dokumentene kunne være av betydning for granskningen.

#### *1.2.1 Tilgang til materiale undergitt taushetsplikt*

Gjennom vedtak av Stortinget i plenum kan det ikke bestemmes at Kommisjonen skal ha rett til innsyn i materiale som er undergitt taushetsplikt i medhold av lov.

"2. Stortinget ber Regjeringen bruke den kompetanse den har etter gjeldende lovgivning til å frita nåværende og tidligere tjenestemenn for taushetsplikt overfor kommisjonen."

Det ble i statsråd 8. september 2000 fremmet forslag om slikt vedtak. Kommisjonen har ikke møtt innsigelser på grunn av taushetsplikt innenfor det området som er dekket av resolusjonen.

Ved et par anledninger har det oppstått en viss uklarhet om fritakets gjennomslagskraft på områder som er dekket av særlovgivning. Slike problemer er løst i samsvar med uttalelser om lovtolkning m.v. som Kommisjonen har innhentet fra Justisdepartementet, som også har bistått Kommisjonen ved å avgradere opplysninger vedrørende mulig overvåkning av Jan F. Wiborg.

#### *1.2.2 Særlig om tilgang til R-notater m.v.*

Når det gjelder Kommisjonens krav på materiale fra offentlige organer, jf. pkt. 4 i Stortingets vedtak av 4. april 2000 er følgende forbehold tatt:

"4. ... Tilgangen på relevant informasjon skal bare være avgrenset i forhold til Regjeringens strengt interne arbeidsdokumenter samt materiale/ opplysninger som må ansees som taushetsbelagte ut fra helt nødvendige personvernmessige forhold."

Selv om Kommisjonen etter dette ikke har hatt noe grunnlag for å kreve innsyn i statsrådenes saksfremlegg til de såkalte regjeringskonferansene (R-notater)

eller i referatene fra disse konferansene, har den ikke ansett seg avskåret fra å be om tillatelse til likevel å gjennomgå R-notater og referater fra de aktuelle periodene. Kommisjonen har derfor anmodet dem som har rett til å gi innsyn i slikt materiale (vedkommende statsminister og/eller partileder), om å gi tilgang til R-notater og -referater for Samferdselsdepartementet for den enkelte periode.

Kommisjonen fikk tillatelse til å gjennomgå regjeringsnotater og -referater for regjeringene Willoch, Syse og Bondevik. For regjeringene Brundtland og Jagland avslo Arbeiderpartiets leder Thorbjørn Jagland Kommisjonens anmodninger om tillatelse. I forbindelse med at tidligere statsminister Torbjørn Jagland allikevel åpnet for innsyn i Arbeiderpartiet R-notater fra samferdselsministrene fra den berørte tiden, vedtok Stortingets presidentskap 8. mars 2001 å reoppnevne kommisjonen. Kommisjonen overleverte 4. april 2001 sin delrapport. Gjennomgangen gir ikke grunnlag for å korrigere det bilde av begivenhetsforløpet som fremkom i rapporten av 1. mars 2001. Det er dermed ikke grunnlag for å endre kommisjonens konklusjoner.

Kommisjonens prioritering av arbeidsoppgaver har ikke gitt grunn til å gjennomgå materialet fra regjeringen Bondevik. Det aktuelle materialet for regjeringene Willoch og Syse er derimot gjennomgått i Riksarkivet. Om bevisverdien kan det bemerkes at referatene fra regjeringskonferansene visstnok ikke rutinemessig blir forelagt den enkelte statsråd med sikte på godkjenning.

#### *1.2.3 Samtaler med utenforstående*

Gjennom vedtak i plenum kan ikke Stortinget gi Kommisjonen krav på opplysninger fra personer eller organer som ikke selv ønsker å legge frem det de vet. Stortinget kan altså ikke i denne form gi en person eller et organ *plikt* til å legge opplysninger og materiale frem for Kommisjonen.

Med ett unntak har likevel alle invitasjoner til frivillige samtaler blitt akseptert. De fleste samtalene har vært av rent orienterende karakter og det er ikke tatt fullstendig referat. Når det gjelder de fleste samtalene som er holdt med Kommisjonen i plenum er de likevel tatt opp på bånd og utskrift er sendt vedkommende samtalepartner til godkjenning.

#### *1.2.4 Rettslige avhør*

Kommisjonen fikk adgang til å avholde rettslige avhør og kreve fremlagt skriftlig bevis, jf. Innst. O. nr. 58 (1999-2000).

Den som er innkalt til rettslig avhør, plikter å avgi forklaring etter de reglene som gjelder for vitner.

På grunn av deres sentrale rolle ble Steinar Killi, Ove Liavaag, Lars Gunnar Lie og Kjell Opseth innkalt til rettslig avhør etter reglene i § 2 i loven av 16. juni 2000 nr. 42.

Også den ene av de to ytterligere personene som var innkalt til rettslig avhør etter loven § 2 møtte frivillig. Det var én gang nødvendig å innkalle til rettslig avhør ved kjennelse etter loven § 3. Vedkommende la imid-

lertid frem de dokumenter som Kommisjonen ønsket å se samt at vedkommende i brev form bidro til å oppklare enkelte av de spørsmålene om den såkalte Wiborg-saken som Kommisjonen ønsket å stille.

### *1.2.5 Særlig om Kommisjonens undersøkelser i Danmark*

Kommisjonens arbeid med den såkalte Wiborg-saken har gjort det nødvendig å foreta undersøkelser også i Danmark. Kommisjonen ba om Riksadvokatens bistand til å få gjennomført de nødvendige undersøkelsene og Riksadvokaten besluttet å åpne etterforskning i saken. Det ble anmodet om bistand fra politimesteren i Frederiksberg (der Wiborg døde). Riksadvokaten tok kontakt med sin danske kollega og det praktiske opplegg for undersøkelsene i Danmark fastlagt.

## **1.3 Mandat m.v.**

### *1.3.1 Kommisjonens mandat*

I Stortingets vedtak av 4. april 2000 ble følgende mandat gitt, jf. Innst. S. nr. 143 (1999-2000):

"1. Det oppnevnes en granskningskommisjon til å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen.

Herunder skal kommisjonen se på beslutningsprosesser, ansvarsforhold, organisering av arbeidet, økonomiske anslag, kostnadsstyring, kvalitetsrutiner, informasjonsflyt og miljøhensyn.

Kommisjonen skal gjennomgå alle sider av saken, også forholdet til Forsvaret. Formålet med gjennomgangen er å bringe fram de faktiske opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av hvorvidt ansvarlighetsloven er brutt, herunder om regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget er oppfylt."

Om hvilken periode som skulle gjøres til gjenstand for granskning, heter det i vedtaket (pkt. 1 fjerde avsnitt):

"Granskningskommisjonen starter arbeidet fra og med 1988, da departementet la fram St.prp. nr. 55 (1986-1987) og tilleggsproposisjon nr. 43 (1987-1988) om plassering av ny Hovedflyplass på Østlandet. Der som det er nødvendig for sakens opplysning, kan utvalget gå lenger tilbake i tid."

Kommisjonen har hatt et meget omfattende mandat. Det er grunn til å tro at det ble angitt så vidt fordi Stortinget ønsket å sikre Kommisjonen frie hender og for å unngå at det i ettertid kunne bli hevdet at visse deler av materialet bevisst var blitt skjermet mot granskning.

Siden bakgrunnen for at granskningen er satt i verk tilsier at særlig oppmerksomhet blir rettet mot utvalgte sider av saken, fremstår det hverken som meningsfullt eller nødvendig å gjennomgå "alle sider av saken". En tilnærmet fullstendig gjennomgang av flyplassaken kan heller ikke sies å ha vært mulig gitt den tid og de ressurser for øvrig som Kommisjonen har hatt til disposisjon. Et visst utvalg av problemstillinger har derfor fremstått som både ønskelig og nødvendig.

Innenfor de rammer som stortingsvedtaket trekker opp, jf. stortingsvedtaket av 4. april 2000 har Kommisjonen selv måttet velge ut og prioritere sine arbeidsoppgaver. Utvalg og prioritering har skjedd på Kommisjonens eget ansvar, uten at Stortinget og dets organer har vært konsultert. Kommisjonen har valgt ut og prioritert spørsmål for nærmere granskning med utgangspunkt i to grunnleggende betraktninger. Det ene har tilknytning til bakgrunnen for Kommisjonens oppnevning, det andre til ønsket om å unngå unødig dobbeltarbeid.

### *1.3.2 Nærmere om hvilke spørsmål granskningen særlig gjelder*

#### *1.3.2.1 Kommisjonen skal ikke avgjøre hvor flyplassen burde ha ligget*

Kommisjonen har funnet grunn til å gi en samlet oversikt over veien frem til Stortingets vedtak høsten 1992 om å bygge ny flyplass på Gardermoen. Men området for mer inngående granskning har Kommisjonen hverken sett det som mulig eller ønskelig å definere like bredt.

Både før vedtaket høsten 1992 og i de senere år har det vært ført en omfattende debatt om bl.a. det faktagrunnlag som Stortinget bygget på, og den saksbehandling som ble fulgt da de suksessive stortingsvedtak i saken ble truffet. Debatten har ofte vært preget av at det først og fremst er personer og institusjoner som til enhver tid var misnøye også med andre sider av det vedtak som til enhver tid var truffet - og særlig til resultatet (Hobøl, Hurum, Gardermoen ...) - som offentlig har kritisert saksbehandlingen. Det er en ganske sterk tendens til sammenfall mellom engasjement i saken og den region som en person eller institusjon har tilknytning til.

På denne bakgrunn er det grunn til innledningsvis å slå fast at Kommisjonens oppgave ikke har vært å felle noen form for dom i striden om hva som ville ha vært den beste beslutning om ny hovedflyplass. I siste instans er denne avgjørelsen av politisk karakter. Det finnes intet faglig begrunnet fasitsvar.

Innenfor rammene av det som er politisk mulig eller ønskelig, må det imidlertid kreves at den som vinner frem, ikke gjør bruk av metoder som står i strid med lov eller andre normer som forvaltningen og Stortinget må anses for å være bundet av. Kommisjonens forståelse av sitt mandat bygger på dette grunnsyn.

#### *1.3.2.2 "... betydning for vurderingen av hvorvidt ansvarlighetsloven er brutt"*

Hovedformålet med kommisjonens undersøkelser, jf. pkt. 1 tredje avsnitt andre setning i Stortingets vedtak av 4. april 2000 har vært:

"Formålet med gjennomgangen er å bringe fram de faktiske opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av hvorvidt ansvarlighetsloven er brutt, herunder om regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget er oppfylt."

Bruk av metoder som står i strid med lov eller andre normer som forvaltningen og Stortinget må anses for å være bundet av, kan ha ført til at Stortinget ikke har fått slik sann og dekkende informasjon om fordeler og ulemper ved de ulike alternativer som nasjonalforsamlingen trengte for å kunne treffe et forsvarlig valg i flyplassprosjektet.

Granskningens hovedformål skal altså være å undersøke om det foreligger forhold som har ført til at "ansvarlighetsloven er brutt, herunder om regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget er oppfylt". I denne sammenheng er det grunn til å minne om at ansvarlighetsloven og/eller opplysningsplikten overfor Stortinget kan være brutt selv om resultatet av Stortingets behandling av den aktuelle saken i sak ville ha blitt det samme. Det samme gjelder selv om det ikke med sikkerhet kan sies at resultatet ville ha blitt et annet dersom alt hadde gått riktig for seg (alle relevante opplysninger hadde f.eks. vært lagt frem).

Under kap. XII går Kommisjonen mer inn på hvilke krav ansvarlighetsloven stiller til statsråder og stortingsrepresentanter. Det er to sentrale krav som må være tilfredsstillende for at loven kan sies å være brutt på en slik måte at det kan utløse straffansvar. Det første er at det i tilstrekkelig grad er bevist at de krav til adferd som loven stiller, *objektivt* sett er brutt. Det andre er at mulige lovbrudd har skjedd på en slik måte at lovens krav til *subjektiv skyld* (forsett, uaktsomhet m.v.) er brutt. Straff kommer bare på tale når begge disse kravene (og dessuten noen krav av formell karakter) er oppfylt. Rapportens del 2 vil konsentrere seg om de objektive forhold. Spørsmålet om subjektiv skyld kommer kommisjonen inn på i den grad kommisjonens syn på de objektive forhold gjør det berettiget.

Som nevnt er Kommisjonens mandat først og fremst rettet inn på å undersøke grunnlaget for strafferettslig ansvar for stortingsrepresentanter og statsråder. På en rekke punkter går Kommisjonen inn på forhold som ved første blick kan synes å ligge langt utenfor de som det i et slikt perspektiv kan synes nødvendig å ta opp. Ikke minst gjelder dette den såkalte Wiborg-saken.

Også denne saken forsvarer imidlertid sin plass i det nevnte hovedperspektiv: Som Kommisjonen alt har vært inne på, bygger de antydninger eller påstander om omstendighetene omkring Jan F. Wiborgs død som synes å ha fått så stor utbredelse i opinionen, ikke minst på en antagelse om at han hadde kjennskap til kriminelle eller på annen måte illegitime forhold ved siktmålingene på Hurum. Hvis denne antagelsen har noe for seg, kan det også ha ført til at Stortinget våren 1990 vedtok å skrinlegge Hurum-alternativet på sviktende grunnlag. Spørsmålet om Wiborg ble presset i døden eller tatt av dage ligger i direkte forlengelse av spørsmålet om denne antagelsen er korrekt.

Det nevnte mandatpunkt om granskningens formål innebærer samtidig at Kommisjonen ikke går nærmere inn på grunnlaget for å gjøre rettslig ansvar gjeldende mot de embets- og tjenestemenn som har hatt befattning med saken. Dette stemmer med presidentskapets syn

slik det har kommet til uttrykk i et brev av 11. juni 1992 til samferdselskomiteen:

"Det må understrekes at det ikke er noen oppgave for Stortinget - og at det derfor heller ikke vil være noen oppgave for en eventuell granskingskommisjon som Stortinget nedsetter - å ta standpunkt til om det foreligger straffbare forhold (unntatt i forbindelse med vurdering av riksrettsansvar). Slike spørsmål som gjelder etterforskning av påståtte straffbare forhold undergitt den alminnelige straffelov, skal vurderes av den regulære påtalemyndighet. På den annen side kan det ikke hindre Stortinget i å nedsette en granskingskommisjon at det foreligger påstander om mulige straffbare forhold hos personer som ikke er konstitusjonelt ansvarlige. Følgen må i så fall bare bli at det i forbindelse med granskningen ikke tas standpunkt til spørsmålene vedr. straffbare forhold."

På mange punkter vil den løpende fremstillingen likevel vise om det overhodet kan være grunnlag for nærmere å vurdere det rettslige grunnlaget for mulig ansvar for embets- og tjenestemenn. Men dette er altså ikke noen hovedformål med fremstillingen.

#### 1.4 Tidligere utredninger m.v.

Kommisjonen har bl.a. besluttet at den bare vil ta opp igjen spørsmål som er behandlet i tidligere granskninger m.v. når det er sannsynlig at det vil kunne bringe frem viktige nye opplysninger av betydning for gjennomføringen av Kommisjonens mandat. Tre tidligere utredninger m.v. er av betydning for avgrensningen av kommisjonens arbeidsoppgaver:

Prosjekt Gardermobanen (Tønne-utvalgets rapport)  
NOU 1999:28 Gardermoprojektet (Mydske-utvalgets rapport)

Riksrevisjonens Dokument nr. 3:10 (1997-1998)  
Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet og de åpne høringer som ble gjennomført som ledd i komiteens behandling av saken.

## 2. SAMMENDRAG

Oppnevning og arbeidsvilkår og mandat m.v. er det allerede redegjort for tidligere i teknisk sammendrag.

### 2.1 Hvor ble det av Hobøl?

Hobøls plass i flyplasshistorien fra 1970 til Gardermo-vedtaket i 1992 blir her gjennomgått. I 1976 sørget regjeringen Nordli for å få båndlagt arealene i Hobøl, mens regjeringen Willoch i 1983 fikk bred tilslutning til sitt forslag om å oppheve båndleggingen og satse på samtrafikk mellom Fornebu og Gardermoen frem til århundreskiftet.

Willoch-regjeringens handlemåte ble både den gang og i ettertid oppfattet som et forsøk på å skrinlegge Hobøl-alternativet for all fremtid. Dette stemmer ikke med de formelle forhold: det som skjedde, var ikke annet enn at båndleggingen av arealer i Hobøl-området ble opphevet. Dette sto ikke i veien for at dette alterna-

tivet senere kunne bli lansert på ny. Hobøl var da også blant de alternativer som ble vurdert i Luftfartsverkets hovedflyplassutredning av 1986 som Willoch-regjeringen selv hadde tatt initiativet til.

Det har også blitt hevdet at båndleggingen ble opphevet på basis av flytrafikkprognoser som departementet allerede den gang kjente til at ikke kunne være riktige. Det er riktig at forslaget bl.a. sprang ut av prognoser som viste betydelig lavere vekst enn forutsatt i de utredninger fra tidlig på 1970-tallet som Stortingets Hobøl-vedtak hadde bygd på. Det er også riktig – slik Kommisjonen ser det i ettertid - at prognosene viste for svak vekst i trafikken. Men departementet behandlet den faglige siden av flytrafikkprognosene med nødvendig grundighet, og Stortinget fikk den informasjon det hadde krav på for å foreta en beslutning. Kommisjonen fastslår at kritikken mot prognosene og departementets behandling av dem bærer preg av etterpåklokskap.

Selv om opphevelsen av båndleggingen ikke bandt den videre utviklingen i flyplassaken, viser materialet at Willoch-regjeringen var innforstått med at den kunne bli oppfattet som et signal om at Hobøl ikke lenger ville være aktuell som lokalisering for hovedflyplass. Det synes også klart at krefter i regjeringen ønsket å satse på Fornebu og Gardermoen som permanent flyplassløsning. Kommisjonen har inntrykk av at dette stemte med en utbredt oppfatning om at opphevelse av båndleggingen var riktig av hensyn til lokalbefolkning og kommunenes muligheter for planlegging, og fordi en på den tiden ikke trodde det var behov for en ny og stor hovedflyplass i overskuelig fremtid.

Da Brundtland-regjeringens stortingsmeldinger om hovedflyplass for Oslo-området konsentrerte seg om alternativene Hurum og Gardermoen, var dette i overensstemmelse med de faglige vurderinger som var gjort i Luftfartsverket. Brundtland-regjeringen vurderte ikke Hobøl som noe realistisk alternativ. Det er imidlertid ikke grunnlag for å hevde at regjeringen forsøkte å skjule opplysninger om Hobøl. Det materialet som Stortinget fikk seg forelagt, ga full anledning til å sette seg inn i de faglige argumentene for og mot Hobøl. Materialet viser at svært få på denne tiden var opptatt av Hobøl.

Etter at det vinteren 1990 var blitt klart at Hurum ville falle pga. usikkerhet om det lokale været, ønsket regjeringen Syse å gå rett på oppdatering av Gardermoen og Delt løsning uten at andre alternativer ble vurdert. Faglige krefter bl.a. i Luftfartsverket advarte imidlertid mot å gå rett på Gardermoen uten parallell utredning av minst ett alternativ (f.eks. Hobøl). Det ble også hevdet at slik utredning ikke ville føre til noen vesentlig forsinkelse av fremdriften i flyplassaken. Samferdselsministeren ga imidlertid ikke sine regjeringskolleger beskjed om at det fantes sterke faglige argumenter for slik utredning. Slik kunnskap ble heller ikke formildet til Stortinget. Det kan derfor hevdes at opplysningsplikten i denne avgjørende fasen ble brutt overfor både regjeringen og Stortinget. Derved fikk de

som var skeptiske til Gardermoen (og Delt løsning), liten eller ingen mulighet til å vurdere realismen i andre fremgangsmåter enn den statsråd Lars Gunnar Lie og regjeringen foreslo.

Både da Stortinget våren 1990 vedtok å utrede kun Gardermoen og senere, la Stortinget premisene for regjeringens og departementets behandling av alternative utredninger. Forslag om å utrede andre alternativer ble forkastet, og regjeringen holdt seg til det mandat som Stortinget hadde gitt. Først høsten 1991 ba Stortinget om begrenset utredning av Hobøl for å gi grunnlag for enkelte tekniske og økonomiske sammenligninger. Kommisjonen kan ikke se at denne utredningen ble trenert. Kommisjonen kan heller ikke se noe spor av illegitime eller ulovlige handlemåter fra departementets side under gjennomføringen av dette oppdraget. Kommisjonen har heller ikke grunn til å trekke i tvil de faglige analyser som departementet la frem. Men allerede i proposisjonen burde departementet ha redegjort noe grundigere for sine valg av løsninger i Hobøl-utredningen, særlig på de områder hvor en kjente til den uenighet og de innsigelser som eksisterte. Og selv om det i kapitlet om Hobøl ble redegjort grundig for usikkerhet ved samfunnsøkonomiske elementer som f.eks. tidskostnader, burde denne type usikkerhet også ha fått større vekt i sammenligningen mellom Gardermoen og Delt løsning.

## 2.2 Hvor ble det av Hurum?

Det gis her en oversikt over prosessen fra Stortingets Hurum-vedtak i 1988 til skrinleggingen av Hurum-alternativet i 1990. Stor vekt blir lagt på synspunkter på og vurderinger av været på Hurum. Oversikten skal tjene som grunnlag for diskusjonen i kap. VI av kontroversielle sider av denne prosessen.

I juni 1988 valgte Stortinget Hurum som sted for ny hovedflyplass. Hurum ble valgt til tross for at luftfartsmyndighetene hadde advart mot værmessig usikkerhet.

Planlegging ble iverksatt umiddelbart. Som et ledd i planleggingen ble det iverksatt et større måleprosjekt i regi av Det norske meteorologiske institutt (DNMI). I september 1989 viste en foreløpig oppsummering at siktforholdene på Hurum var betydelig dårligere enn man tidligere hadde antatt. Samferdselsdepartementet anbefalte derfor at videre planlegging av flyplassen skulle begrenses mens man fortsatte værmålingene og samtidig underkastet dem en bredere vurdering. Det ble nedsatt en styringsgruppe med representanter fra Braathens SAFE, SAS, Luftfartsverket og DNMI. Gruppen ble ledet av Ole-Andreas Hafnor fra Det Norske Veritas. Det ble i tillegg opprettet to arbeidsgrupper til å vurdere forskjellige sider av saken, og disse gruppene knyttet til seg en rekke eksterne eksperter.

Styringsgruppens rapport ble presentert 1. februar 1990. Dens hovedkonklusjon var at det var "et klart avvik mellom den værmessige tilgjengeligheten man kommer frem til basert på de målingene som er gjennomført i 1989 og den værmessige tilgjengeligheten

som angis i St.meld. nr. 43" (den meldingen som lå til grunn for Stortingets valg av Hurum). På grunnlag av anbefalinger fra Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet besluttet Stortinget 1. juni 1990 å avvikle planleggingen av Hurum. Bevilgningene skulle overføres til utredning av Gardermoen.

Værmålingene og Styringsgruppens arbeid har møtt kritikk fra en rekke hold. Hovedpunkter i kritikken gjelder manglende kvalitetssikring og sammenblanding av roller, idet DNMI både hadde forestått værmålingene og var representert i det utvalget som skulle verifisere dem. Etter stor offentlig oppmerksomhet rundt disse forhold ble det sommeren 1992 nedsatt et utvalg til å gjennomgå den del av kritikken som var fremført av sivilingeniør Jan F. Wiborg. Dette utvalget, som var ledet av lagmann Rakel Surlien, påpekte enkelte kritikkverdige forhold, men konkluderte med at det ikke var grunnlag for å trekke Styringsgruppens konklusjoner i tvil.

### 2.3 Fortsettelse: Illegitime metoder?

Kommisjonen gjennomgår her alle vesentlige beskyldninger som har blitt fremmet mot luftfartsmyndighetene, DNMI, Styringsgruppen og Surlien-utvalget. Essensen i kritikken er at prosessen frem mot Stortingets vedtak 1. juni 1990 var styrt av krefter som absolutt ville ha hovedflyplass på Gardermoen, og at vedtaket om å skrinlegge Hurum var utslag av en konspirasjon.

Mange av beskyldningene tar utgangspunkt i at sentrale krefter i Arbeiderpartiet led nederlag ved Stortingets Hurum-vedtak. Det insinueres at partiets interesse i å få omgjort vedtaket ble fremmet gjennom sentrale embetsmenn og den politiske ledelse i Samferdselsdepartementet, og at det i den fasen Kommisjonen her tar sikte på, ble benyttet illegitime metoder som uriktige målinger, motarbeidelse av fagpersoner som hadde innvendinger, forsøk på å skjule kritiske rapporter og plassering av forutintatte medlemmer i de utvalgene som skulle gjennomgå ulike sider av værmålingene på Hurum. Det har også blitt hevdet at de norske flyselskapene gikk inn for Gardermoen som følge av trusler om konsesjonsnekt m.v.

Kommisjonen har ettergått disse beskyldningene og påpeker enkelte kritikkverdige forhold. Det var klart uheldig at DNMI var representert i Styringsgruppen, som bl.a. skulle ha ansvaret for å verifisere værmålinger utført nettopp av DNMI. De vesentligste oppgaver i forbindelse med verifikasjonsarbeidet ble riktignok satt ut til andre organer, men Kommisjonen kan ikke se at dette var tilstrekkelig til å avbøte de uheldige sidene ved DNMI's representasjon, bl. a. fordi det i siste instans var Styringsgruppen som trakk konklusjonene i arbeidet. Kommisjonen påpeker også at både Styringsgruppen og det senere Surlien-utvalget - ifølge den uavhengige ekspert som Kommisjonen har benyttet - var for bastante i enkelte av sine konklusjoner.

Disse forhold kan likevel ikke begrunne den utstrakte kritikken som denne prosessen har vært gjen-

stand for. Kommisjonen kan ikke se noe grunnlag for å hevde at DNMI's representant i Styringsgruppen misbrukte sin stilling, at DNMI blandet seg inn i verifikasjonsarbeidet, eller at Styringsgruppen ble utsatt for politisk press.

Kommisjonen har heller ikke funnet holdepunkt for at det på andre punkter har vært benyttet illegitime metoder. Konflikten mellom Åsmund Rabbe og ledelsen ved DNMI var ikke en følge av at ledelsen skal ha hatt bestemte preferanser i flyplassspørsmålet; at det i noen grad var et dårlig samarbeidsklima, må Rabbe ta sin del av skylden for. Kommisjonen kan heller ikke se at statsråd Engseth eller andre opptrådte kritikkverdig da de høsten 1989 tok til orde for å begrense planprogrammet. Det kan ikke tilskrives Samferdselsdepartementet at den foreløpige oppsummeringen av værmålingene falt sammen med avslutningen på regjeringen Brundtlands periode, det er intet som tyder på at man presenterte noe annet enn de reelle måleresultatene, og det var ikke tale om noen de facto "gravlegging" av Hurum. Tvert imot tok departementet initiativ til et omfattende måle- og verifikasjonsprogram med sikte på å bringe større klarhet i værforholdene på Hurum. Beslutningen om å begrense kostnadene til planlegging i påvente av sikrere konklusjoner var åpenbart hensiktsmessig.

Kommisjonen har ikke funnet noe grunnlag for påstandene om manipulasjon eller sabotasje av målingene. Grundige undersøkelser har ikke avdekket annet grunnlag for slike påstander enn løse rykter. Nærmere analyse av måleprosjektets gjennomføring og DNMI's rutiner viser at systematisk manipulering ville vært oppdaget, og at enkeltstående forsøk på sabotasje ikke i noen vesentlig grad kan ha påvirket måleresultatene.

### 2.4 Fortsettelse: Jan F. Wiborgs skjebne

Den delen av Hurum-historien som har fått størst oppmerksomhet i de seneste år, handler om sivilingeniør Jan F. Wiborg, som våren 1991 - omtrent ett år etter av Hurum-målingene var avsluttet - ble engasjert til å vurdere værmålingene på Hurum. Oppdragsgiverne fikk hans rapport allerede i slutten av mai 1991. Deretter fortsatte han på eget initiativ arbeidet med disse spørsmål.

Wiborg døde etter et fall fra et rom i fjerde etasje på et hotell i København (Frederiksberg) i juni 1994, dvs. fire år etter at Stortinget hadde vedtatt å bringe Hurumprosjektet til opphør. Det har vært hevdet at Wiborg ble drept fordi han var i ferd med å avsløre forhold som ville medføre en politisk skandale, eller at han iallfall ble systematisk motarbeidet på en slik måte at han ble presset i døden.

Det er gjennomført omfattende undersøkelser i Norge og Danmark. Det formelle grunnlag for undersøkelsene i Danmark har vært Riksadvokatens beslutning om å åpne etterforskning og rettsanmodning til danske myndigheter.

Kommisjonens undersøkelser viser at Wiborg hadde store økonomiske og mentale problemer som ikke har

noen sammenheng med myndighetenes eller andre maktgruppers adferd. Han var ikke utsatt for innbrudd eller trakassering som kunne ha sammenheng med Hurum-saken. Han var ikke overvåket, og telefonavlytting er utelukket allerede fordi han ikke hadde telefon.

Det er ikke noe som tyder på at Wiborg satt inne med "farlig" materiale, eller at dokumenter forsvant i København. Kommisjonen har ikke funnet noe som tyder på at hans død skyldes kriminelle handlinger eller andre illegitime forhold.

Den såkalte "Wiborg-saken" er i det alt vesentlige medieskapt.

### 2.5 Hvor ble det av Delt løsning?

Det blir her redegjort for såkalt Delt løsning som alternativ slik det har fremstått siden trafikken i 1972 ble delt mellom Gardermoen og Fornebu og frem til Gardermoen ble vedtatt utbygget i 1992.

I hele flyplasshistorien har ulike politiske partier sett på Delt løsning som en midlertidig og/eller permanent løsning på flyplassproblemet. I Brundtland-regjeringens meldinger i 1987 og 1988 og i hovedplanfasen for Gardermoen ble en viss variant av Delt løsning benyttet som referansegrunnlag i de samfunnsøkonomiske analysene.

Det har vært hevdet at det var Kjell Opseth som - i kraft av sin stilling som saksordfører for flyplassaken i juni 1990 - var arkitekten bak elimineringen av Delt løsning da komiteen skulle legge frem sin innstilling til Syse-regjeringens proposisjon. Kommisjonen har imidlertid bragt på det rene at Høyre og Arbeiderpartiet i samarbeid ønsket å legge dette alternativet død for all fremtid.

I perioden 1990-92 var Delt løsning referansegrunnlag for Gardermo-prosjektet. Det har vært kritisert at Delt løsning ikke var utredet til samme nivå som Gardermoen. Imidlertid holdt departementet seg til de vedtak som Stortinget hadde fattet. Kommisjonen kan ikke se annet enn at det - innenfor rammene av det politiske mandat - ivaretok sin faglige rolle. Det er ikke grunnlag for å hevde at utredningsapparatet for øvrig savnet faglig frihet til å foreta analyser og sørge for den nødvendige kvalitetssikring.

Det heftet stor usikkerhet ved den sammenligning mellom Delt løsning og Gardermoen som ble lagt frem i St.prp. nr. 90 (1991-1992). Konklusjonen om hvilket alternativ som var best i samfunnsøkonomisk forstand, burde vært fremstilt med større forbehold. Departementet gjorde det imidlertid klart at det ikke var utarbeidet noen hovedplan for Delt løsning, og at utredningsnivået ikke var det samme som for Gardermo-prosjektet. Kommisjonens syn er derfor at proposisjonen ga tilstrekkelig informasjon om utredningsstatus og om begrensninger i referansegrunnlaget.

### 2.6 Gardermoen som endelig løsning

Ulike temaer i tilknytning til hovedplanfasen for Gardermo-prosjektet blir her tatt opp. Om Referanse-

gruppen (den såkalte Lereim-gruppen) slår Kommisjonen fast at oppnevningen ikke hadde noen høy prioritet i departementet. Det finnes imidlertid ikke grunnlag for å hevde at statsråd Kjell Opseth trenerte saken. Referansegruppen fungerte etter sin hensikt, dvs. som kvalitetssikrer og rådgiver under det løpende arbeid med hovedplanen. Departementet kan heller ikke sies å ha forsøkt å skjule dens innvendinger. Rapporten fulgte proposisjonen som uttrykt vedlegg, og siden Referansegruppens hovedoppgave var å gi råd under det løpende planleggingsarbeidet, kan det ikke kreves at sluttrapportens hovedinnhold gjøres til gjenstand for samlet kommentar eller diskusjon i proposisjonen.

Det gis her nærmere rede for en værrapport om Gardermoen som ikke var kjent hverken i Samferdselsdepartementet eller i Stortinget i 1992. Høsten 1999 hevdet Aftenposten at vinterværet på Gardermoen var mye verre enn på Hurum. Dette kom avisen frem til etter en sammenligning mellom værrapporten for Gardermoen og en tilsvarende værrapport for Hurum. Samtidig påviste avisen at et spørsmål samferdselskomiteen i 1992 hadde stilt om "tilgjengelighet på Gardermoen", var omformulert til å gjelde "værmessig tilgjengelighet", altså tåke og sidevind, men ikke driftsrelaterte elementer som snø og ising. Saken fikk stor oppmerksomhet i media.

DNMIs egen tolkning av de to værrapportene har ikke fått samme oppmerksomhet. På alle vesentlige punkter er Instituttets konklusjoner de motsatte av Aftenpostens. Kommisjonen har ikke grunn til å trekke DNMI's fremstilling i tvil eller til å tro at de sparsomme informasjonen om vinterforhold som fantes i rapporten, satte Gardermoen i et vesentlig dårligere lys enn andre flyplasser i Norge. Kommisjonen kan ikke se grunnlag for å hevde at Luftfartsverket utformet sitt forslag til svar på ovennevnte spørsmål med sikte på å underslå viktige opplysninger om vinterværet på Gardermoen, eller at departementet formidlet svaret i noen slik hensikt eller hadde noe ønske om å holde rapporten borte fra Stortinget.

Vi kan heller ikke se at de deler av DNMI-rapport 22/92 som det er tale om, var av en slik betydning for Stortingets behandling av flyplassaken at den burde ha vært lagt frem på departementets eget initiativ. Dette gjelder så meget desto mer fordi rapporten først ble avgitt mer enn to måneder etter at proposisjonen var lagt frem.

På den annen side finner Kommisjonen det klart at omformuleringen av spørsmålet burde ha vært kommentert på en slik måte at komiteen eksplisitt fikk beskjed om at svaret bare tok sikte på "værmessig tilgjengelighet" i form av tåke- og vindforhold.

Kommisjonen ser her på enkelte spørsmål vedrørende grunnvann, ising og bruk av kjemikalier. Flyplassen på Gardermoen ligger i utkanten av et stort grunnvannsmagasin av betydning både som mulig drikkevannskilde og som del av vannsystemet med grythullsjøer øst for flyplassen, kilder i ravinene i sør og tilstøtende vassdrag. Kommisjonen har likevel inn-

trykk av at grunnvannets potensiale som drikkevannskilde ofte blir overdrevet i debatten.

Sikring av grunnvannet har stått sentralt i beslutningsprosessen. Så langt Kommisjonen kan se, var det saksunderlag som Stortinget fikk seg forelagt, i samsvarende med de underliggende rapporter. Problemene med vinterdriften den første tiden den nye flyplassen var i full drift, skyldes først og fremst utilstrekkelig planlegging av driften etter at vedtaket om utbygging på Gardermoen var fattet, at OSL ikke var i stand til å implementere gode nok prosedyrer for bruk av avisingsvæsker, at flytrafikken den første tiden etter åpningen økte mer enn det planleggingen var basert på, og at kjemikaliebehovet på baner og spredningen av flyavisingskjemikalier var undervurdert.

De problemer med vinterdriften som dukket opp, skyldes ikke at eksisterende kunnskap om ising m.v. var ukjent. Selv om usikkerhet burde vært bedre kommunisert, ser Kommisjonen heller ikke noe grunnlag for å hevde at Stortinget ble feilinformert om mulighetene for å sikre grunnvannet og de omliggende vassdrag mot ny forurensning som følge av flyplassens drift.

Kommisjonen ser videre på valget mellom østre og vestre rullebanealternativ. Den nye rullebanen ble lagt øst for den eksisterende, mens planene tidligere hadde gått ut på at den skulle ligge i vest. Endringen har betydning bl.a. fordi det østre alternativet hadde større konsekvenser for Forsvaret enn det vestre ville ha hatt.

Kommisjonen kan ikke se noen dekning for påstander om at det allerede på et tidlig tidspunkt var klart at vestre alternativ ikke kunne la seg realisere, men at regjeringen likevel fremmet det, fordi det ville møte mindre motstand enn østre alternativ. Alt tyder på at begge ble ansett som reelle. Det synes klart at det var flyoperative forhold som gjorde utslaget da østre rullebanealternativ til slutt ble valgt.

St.prp. nr. 78 (1989-1990) våren 1990 nevner ikke østre rullebanealternativ, som var gjenstand for diskusjoner i departementet før proposisjonen ble fremmet. Før samferdselskomiteen avga sin innstilling, oversendte imidlertid statsråd Lars Gunnar Lie i mai 1990 dokumenter til Stortinget som gjør det klart at østre alternativ er aktuelt, og Innst. S. nr. 190 (1989-1990) viser at informasjonen nådde frem. Alt i alt fikk altså Stortinget korrekt og dekkende informasjon.

Kommisjonen tar for seg Gardermo-prosjektets forhold til Forsvaret, som ble sterkt berørt av utbyggingen. Virkningene ble forsterket av at østre rullebanealternativ ble valgt, se ovenfor. Kommisjonen har konsentrert seg om hvorvidt Stortinget fikk sann og dekkende informasjon om de militærfaglige sidene ved utbyggingen av hovedflyplass på Gardermoen.

Det er hevdet at Forsvarets ledelse ble satt under politisk press for å akseptere hovedflyplass på Gardermoen. Det er mulig noen oppfattet situasjonen slik, men Kommisjonen kan ikke se noe grunnlag for å hevde at det ble utøvd press. Så vidt Kommisjonen kan se, representerte konklusjonene i Forsvarets Garder-

moen-utredning de synspunkter den øverste ledelsen var kommet frem til på militærfaglig grunnlag. Stortinget fikk sann og dekkende informasjon.

Videre ser Kommisjonen noe nærmere på forutsetningen om inntekter fra salg av Fornebu. Kommisjonen er enig med Riksrevisjonen i at usikkerheten i Luftfartsverkets skjønsmessige anslag på 2 mrd. kroner kunne ha vært tydeliggjort overfor Stortinget. Dette gjelder bl.a. fordi Referansegruppen hadde stilt seg tvilende til at et så usikkert anslag skulle inngå i analysene av de bedriftsøkonomiske forutsetningene for flyplassprosjektet. Samferdselskomiteen hadde imidlertid fått Referansegruppens rapport, men stilte ingen spørsmål om disse forhold. Stortinget var heller ikke ukjent med at anslag for verdien av fast eiendom langt frem i tiden er beheftet med usikkerhet.

Kommisjonen tar for seg den avgjørende votering i 1992. Tre forslag (Gardermoen, Delt løsning og utredning av Hobøl) ville kunne bli vedtatt, og det var uenighet om i hvilken rekkefølge de skulle settes under votering. Stortingspresidenten og Arbeiderpartiets parlamentariske leder (Kjell Borgen) fremmet hvert sitt forslag til voteringsrekkefølge. Stortingets flertall vedtok forslaget fra Kjell Borgen.

Det er ikke grunnlag for å hevde at voteringen strider mot regler eller praksis. I den aktuelle saken var begge forslagene til voteringsorden etter Kommisjonens syn fullt forenlige med bestemmelsene i forretningsordnen. I en slik situasjon er det Stortingets flertall som vedtar hvilken voteringsorden som skal følges.

Det er sannsynlig at valget av voteringsorden avgjorde utfallet. Etter all sannsynlighet forelå det som kalles roterende flertall. I et slikt tilfelle er begrepet "flertallets vilje" uten innhold, og en påstand om at det aktuelle voteringsresultatet respekterer eller ikke respekterer flertallets vilje, er meningsløs. Ved roterende flertall er det ikke til å unngå at voteringsordnen kan få betydning for utfallet. Dette beviser altså ikke at det er gjort feil eller handlet kritikkverdige.

## 2.7 Fortsettelse: Flytoget

Enkelte spørsmål vedrørende flytogets samfunns- og bedriftsøkonomiske lønnsomhet blir her drøftet. Kommisjonen bygger bl.a. på tidligere utredninger om Gardermobanen.

Samferdselsdepartementets anbefaling om å satse på et jernbanetilbud bygger først og fremst på samfunnsøkonomiske vurderinger så som regionalpolitiske mål, ønsket om å oppnå høy kollektivandel og transportøkonomiske analyser. Men også antagelsen om at togalternativet ville bli bedriftsøkonomisk lønnsomt må ha bidratt til totalvurderingen. Lønnsomhetsanalysen la premisene for departementets forslag om eier- og finansieringsform.

Kommisjonen kan ikke se grunnlag for å hevde at det materialet som forslaget om togløsning bygde på, i det vesentlige ble presentert som noe annet enn hva det var, nemlig en form for hovedplan. Enkelte relativt spesifikke parametre og kriterier - så som høy kollek-



tivandel, tidspunkt for ferdigstilling, reisetid og avkastning - kan likevel ha bidratt til å skape inntrykk av at prosjektet var bedre utredet enn tilfellet var. Kommisjonen kan heller ikke se at flytoget var spesielt dårlig utredet sett i forhold til andre store samferdselsprosjekter som har blitt fremmet for Stortinget. Det som var spesielt med dette prosjektet, var snarere at det inn gikk som en del av et langt større prosjekt og dermed lett kom i skyggen av de deler av den omfattende Gardermobanen som sto sentralt i den politiske debatt. Dette forsvarer imidlertid ikke at Gardermobanen på mange områder var mangelfullt utredet.

Det kan trygt fastslås at det beslutningsgrunnlaget som Stortinget fikk seg forelagt vedrørende flytoget, var mangelfullt, og at deler av det i ettertid har vist seg å slå feil. Det er særlig grunn til å peke på at den store usikkerhet som heftet ved den økonomiske siden av flytogprosjektet, burde ha vært bedre kommunisert. Det var åpenbart uheldig at departementet uten forbehold hevdet at flytoget ville bli en lønnsom investering hvis finansiering ikke skulle belastes statsbudsjettets rammer for utgifter til investering. Muligheten for at noe av prosjektet måtte finansieres av skattebetalerne dersom en skulle stå overfor store overskridelser, ble ikke drøftet. Det var departementets ansvar å legge anslag for usikkerhet frem for Stortinget.

I ettertid har det vist seg at flere opplysninger som ble lagt frem i 1992, var misvisende. Siden det var tale om prognoser om fremtidige forhold, gir ikke dette i seg selv grunnlag for å hevde at regjeringens opplysningsplikt var brutt. Grunnlag for å gjøre ansvarlighetsloven gjeldende (jfr. Kommisjonens mandat) blir det først i den grad det kan bevises at opplysningene ble lagt frem mot bedre vitende eller under slike omstendigheter at ansvarlige aktører burde ha visst bedre.

Det er altså grunn til å spørre om departementet i 1992 talte mot bedre vitende når Stortinget ble stilt i utsikt at flytoget ville bli et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Kommisjonens inntrykk er imidlertid at statsråden var i god tro om de opplysninger om Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet som ble fremlagt for Stortinget. Kommisjonen kan ikke se noe grunnlag for å hevde at prognosene for flytogets bedriftsøkonomiske lønnsomhet bygger på bevisst underbudsjettering av kostnader eller overestimering av inntekter. Kommisjonen kan heller ikke se grunn til å tro at departementet bevisst tok en sjanse da det la frem opplysninger som svarte til de anslag som var lagt frem av fagetatene og kvalitetssikret av eksterne konsulenter.

I forkant av de åpne høringene i Stortinget som startet i januar 2000, hadde Aftenposten et oppslag om at samferdselsminister Sissel Rønbeck skulle ha holdt tilbake informasjon om Gardermobanens bedriftsøkonomiske lønnsomhet da hun høsten 1997 la frem proposisjonen om Samferdselsdepartementets budsjett. Bakgrunnen for denne påstanden var at det sommeren 1997 forelå rapporter fra ulike konsulentfirmaer som

konkluderte med at inntektsgrunnlaget for Gardermobanen var svært usikkert i forhold til tidligere analyser.

St.prp. nr. 1 (1997-1998) ga beskjed om at "usikkerheten om lønnsomheten ... i første rekke [er] knyttet til inntektssiden". Den ga også beskjed om at Samferdselsdepartementet ville komme nærmere tilbake til dette året etter, i forbindelse med framlegg om balansevurderingen for Gardermobanen i drift. Dette ga komiteen tilstrekkelig grunnlag for å innhente nærmere opplysninger allerede under behandlingen av budsjettet for 1998, om den så hadde ønsket. Når dette ikke skjedde, har det nok sammenheng med at det ikke var fremlagt noe forslag til vedtak i budsjettssammenheng som gjorde det nødvendig å innhente nærmere informasjon på dette punkt. Togsystemet var snart ferdigstilt. Det er ingen grunn til å tro at mer utførlige opplysninger om utsiktene til å oppnå lønnsom drift, ville ha påkalt drastiske tiltak under behandlingen av statsbudsjettet for 1998.

Forslag som gjorde det nødvendig å gå nærmere inn på usikkerhet ved flytogets inntektsside ble fremmet i slutten av februar 1998. Da inntrådte kravet om at departementet skal legge frem sann og dekkende informasjon om spørsmål som er relevante for de forslag som legges frem. Spørsmålet om lønnsomhet var følgende et hovedpunkt i St.prp. nr. 39 (1997-1998).

## 2.8 Forholdet til ansvarlighetsloven

Ifølge Stortingets vedtak av 4. april 2000 er formålet med granskningen "å bringe fram de faktiske opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av hvorvidt ansvarlighetsloven er brutt, herunder om regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget er oppfylt". Kommisjonen skal altså legge frem opplysninger om faktiske forhold som kan ha betydning for å vurdere om det er grunnlag for riksrettstiltale mot noen statsråd eller stortingsrepresentant. Den skal ikke selv ta standpunkt til om det er grunnlag for tiltale eller om tiltale bør tas ut.

Kommisjonen gir en oversikt over de krav som følger av ansvarlighetsloven. Spørsmålet om lovhjemmel for brudd på opplysningsplikt overfor Stortinget byr på en viss tvil. Straffeskyld foreligger først hvis både objektive feil og subjektiv skyld er bevist. Det er ikke nok å konstatere at f.eks. opplysningsplikten er brutt på en slik måte at det ville vært grunnlag for parlamentariske reaksjoner.

Kommisjonen legger til grunn at samferdselsminister Lars Gunnar Lie våren 1990 unnlot å gi sine kolleger i regjeringen sann og dekkende informasjon om at viktige argumenter av faglig karakter talte til fordel for å utrede (minst) ett alternativ ved siden av Gardermoen og Delt løsning. Dermed ble de medlemmer av regjeringen som måtte ønske å argumentere for utredning av et sydlig alternativ for ny hovedflyplass (f.eks. Hobøl), avskåret fra viktige argumenter. Kommisjonen legger til grunn at spørsmålet om den samlede regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget må besvares på tilsvarende måte.

Hvis Stortinget kommer frem til at statsrådets opplysningsplikt objektivt sett ble brutt i denne saken, bør Stortingets organer - i siste instans Odelstinget, jf. grunnloven § 86 - vurdere om de subjektive krav for å reise tiltale, er oppfylt. Etter ansvarlighetsloven kreves det ikke bevis for forsett. Bevis for uaktsomt brudd på opplysningsplikten er tilstrekkelig til å medføre straff.

Kommisjonen ser for sin del grunn til å anta at både de objektive og subjektive krav for straff er oppfylt og anbefaler at det blir nærmere vurdert om det er grunnlag for å reise tiltale for riksrett og om tiltale eventuelt bør tas ut. Den har *ikke* tatt standpunkt til om Lars Gunnar Lie har gjort seg skyldig i straffbart forhold.

I del 2 av rapporten har Kommisjonen også konstatert tre andre tilfelle av objektivt brudd på opplysningsplikten. To av dem er av underordnet betydning. Det er heller ikke grunn til å anta at de subjektive vilkår for straff er oppfylt. Kommisjonen ser derfor ingen grunn til å anbefale at disse forhold vurderes nærmere i forhold til ansvarlighetsloven.

Heller ikke når det gjelder den subjektive bedømmelsen av det tredje forholdet (prognosene for flytogets økonomi) har Kommisjonen funnet noe grunnlag for å konstatere forsettlig brudd på opplysningsplikten. Spørsmålet om straffbar uaktsomhet må vurderes i lys av bl.a. den beskjedne oppmerksomhet som flytoget fikk. Kommisjonen legger dessuten til grunn at en statsråd bør konsentrere seg om hovedtrekk og overordnede politiske vurderinger. Dermed er det ikke grunn til å anbefale videre undersøkelser med sikte på å bedømme om kravene til straffbar uaktsomhet er oppfylt.

## 2.9 Mistilliten og dens årsaker

Granskningen springer ut av massiv mistillit. En påfallende stor del av de påstander og beskyldninger som har vært rettet mot prosessen og dens resultater, har vist seg å være uten rimelig grunnlag.

Flyplassaken gir flere eksempler på at resultatet har blitt ansett som viktigere enn at det blir oppnådd på en måte som skaper tillit til at alt har gått riktig for seg. De viktigste eksempler stammer fra Syse-regjeringen (1989-90), få fra Kjell Opseths periode som statsråd.

Noen begivenheter i Lars Gunnar Lies tid som samferdselsminister kan antagelig forklare en stor del av den mistillit som flyplassaken har blitt gjenstand for. Kommisjonen tenker særlig på den måte som arbeidet med å verifisere og videreføre målingene på Hurum ble organisert på, det hastverk som preget prosessen vinteren og våren 1990, og som det ble advart mot så vel offentlig som innad i regjeringen, det faktum at måleprogrammet ikke ble fullført i samsvar med de opprinnelige forutsetningene, og statsrådets konsekvente nei til å utrede alternativer til Gardermoen og Delt løsning. Hvis regjering og storting hadde fått adekvat beskjed om at sterke hensyn talte for å utrede minst ett ytterligere alternativ (f.eks. Hobøl), ville det på en helt annen måte ha gitt rom for åpen politisk

debatt. Det ville ikke vært mulig å hevde at Stortingets valg ble truffet uten at viktige argumenter var kjent.

Av disse forhold er det bare det sannsynlige bruddet på opplysningsplikten overfor regjering og storting som ser ut til å kunne ha vært avgjørende for utfallet av den politiske prosessen. Hvis de hadde vært håndtert på en bedre måte, kunne vi imidlertid ha sluppet mange av de senere spekulasjoner og beskyldninger om illegitime forhold.

Også mangel på åpenhet i forvaltningen har gitt grunnlag for mistillit. Men sett under ett er flyplassaken preget av stor åpenhet og omfattende debatt. Mange kritikere har unnlatt å sette seg skikkelig inn i det store materialet som har vært tilgjengelig, eller de har nektet å tro på det de fikk seg forelagt.

Tilliten til prosessen og sluttresultatets kvalitet vil tjene på at skillet mellom fag og politikk gjøres tydeligere og håndheves mer konsekvent enn i forholdet mellom Luftfartsverket og departementet våren 1990. Det er på det rene at Luftfartsverket unnlot å fremføre synspunkter som kunne være til bry. Beredskap for å lytte til uformelle "signaler" fører til at politisk og administrativt ansvar blir pulverisert.

En forsvarlig og troverdig beslutningsprosess forutsetter at faginstansene gjør rede for viktige kilder til usikkerhet og deres konsekvenser, og at dette blir tydelig formidlet til de politiske ansvarlige organer. I flyplassaken ville både beslutningsgrunnlaget og tilliten til sluttresultatet ha tjent på en større grad av varsomhet på dette punkt. Større vekt på å identifisere viktige kilder til usikkerhet står *ikke* i veien for friheten til å treffe politiske valg, snarere omvendt.

Flyplassaken gir mange eksempler på at fagfolk ikke forstår at politiske valg hverken kan eller bør treffes på grunnlag av faglige resonnementer og standpunkter alene. På denne måten har de bidratt til å skape og/eller vedlikeholde mistillit i flyplassaken. I Innst. S. nr. 143 (1999-2000) fra kontroll- og konstitusjonskomiteen bidrar man selv til dette ved å fremheve påstanden om "at det burde vært en selvfølge å ha andre likeverdige utredet alternativ å sammenligne ... med". Faktum er at Stortinget selv flere ganger hadde forkastet forslag om slike utredninger.

Omvendt må politikken la være å gjemme seg bak faglige synspunkter og vurderinger. Hvis politiske valg i større grad hadde vært tydeliggjort som noe *annet* enn resultat av en faglig vurdering, kunne debatten i større grad ha handlet om andre og viktigere spørsmål.

Flyplassaken gir eksempler på at perifere opplysninger har fått større vekt enn de fortjener i en overordnet politisk bedømmelse. Den "forsvunne" værrapporten (DNMI-rapport 22/92) gir et godt eksempel. Det inntrykk av at det hadde vært meget viktig for Stortinget å kjenne denne rapporten som flere stortingsrepresentanter bidro til å skape, savner rimelig dekning. Dermed har de bidratt til å vedlikeholde den rådende mistillit.

Tendensen til fokus på detaljer må bl.a. ses på bakgrunn av fagkomiteenes rolle og Stortingets tendens til å legge seg opp i et stort antall enkeltsaker (som ofte

stammer fra media). Vårt styringssystem vil være tjent med at regjeringen underbygger sine synspunkter og forslag med et *utvalg* av sentrale opplysninger. Hvis materialet oppfyller de grunnleggende krav om sann og dekkende informasjon, vil det sette Stortinget i stand til å treffe de overordnede politiske valg som naturlig hører hjemme i landets nasjonalforsamling. Den vekten på detaljer av mer eller mindre teknisk karakter som debatten ofte bærer bud om, virker i motsatt retning.

Flyplassaken er et slående eksempel på hvordan media kan bidra til å skape eller vedlikeholde mistillit selv når det ikke har rimelig dekning i de faktiske forhold. Det groveste eksempel gir "Wiborg-saken", som i det alt vesentlige er skapt av visse media. Denne journalistikken har kynisk utnyttet en ulykkelig skjebne og utsatt Jan F. Wiborgs etterlatte for store påkjenninger.

Saken går inn i et mønster av tendensløs journalistikk. Deler av de "kritiske" innslag i enkelte bøker og andre media, bygger på usedvanlig slett kildekritikk og tilsvarende stor vilje til å se sammenhenger og uhederlige motiver som de faktiske forhold ikke gir belegg for.

Media har en viktig funksjon som forum for samfunnskritikk og -debatt, og kritikken rammer slett ikke alle. Svak evne eller vilje til å forholde seg kritisk til det som legges frem av andre organer, står i kontrast til de journalistiske eksesser som har fått prege denne saken. Dermed har mediaverdenen bidratt til å skape eller ukritisk formidle et inntrykk av illegitime metoder m.v. i flyplassaken som det ikke er saklig grunnlag for.

Forvaltning og politikk har vist liten evne til å forholde seg til de utrettelige kritikere som i stor grad har preget debatten om flyplassaken. Det er riktig at den som blir kritisert, ikke så lett vil ha troverdighet i forsvaret. Men visse sider av saken kan gi inntrykk av at de "innenfor" ikke ser behovet for å imøtegå kritikk. Den som ferdes i et administrativt eller politisk miljø, kan lett bli fanget av synspunkter og holdninger som dominerer i miljøet. Det kan skyldes et element av arrogance, og det kan skyldes mangel på forståelse for at ikke bare resultatet, men også prosessen er viktig. Troverdighet bedømmes imidlertid best utenfra. Demokratiet taper dersom de "der inne" nøyer seg med sin egen følelse av velgjort arbeid.

### 3. 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 at komiteen samtidig med

denne innstilling også avgir innstilling om Riksrevisjonens undersøkelse vedrørende hovedflyplassens og Gardermobanens driftsøkonomiske lønnsomhet, jf. Dokument nr. 3:10 (1997-1998). For å unngå unødvendige gjentakelser har komiteen valgt å behandle spørsmålene omkring den tekniske gjennomføring av hovedflyplassprosjektet og Gardermobanen sammen med komiteens vurderinger om Gardermoprojektets driftsøkonomiske lønnsomhet, jf. Innst. S. nr. 256 (2000-2001).

Komiteen viser til at Stortinget 4. april 2000 vedtok 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). Granskningskommisjon, med professor Eivind Smith som leder, ble oppnevnt av Stortinget 5. juni 2000. Kommisjonen avgav sin innstilling 1. mars i år, med en tilleggsrapport 4. april vedrørende regjeringsprotokollene fra Arbeiderpartiets regjeringer.

For oversiktens skyld vil komiteen i sin gjennomgang av granskningskommisjonens rapport i hovedsak benytte samme systematikk som kommisjonen.

Innledningsvis vil komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe understreke at granskningskommisjonens rapport klart bekrefter at det var riktig av Stortinget å sette i gang en omfattende granskning av alle sider av Gardermosaken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den betydelige dokumentasjon komiteen hadde fått kjennskap til i arbeidet med utbygging av ny hovedflyplass og Gardermobanen og konkluderte med at man ikke kunne se at en ny granskning ville kunne gi ytterligere informasjon av betydning for saken. Disse medlemmer viser til merknader fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti i Innst. S. nr. 143 (1999-2000) om å nedsette en granskningskomite:

"... anser saken å være tilstrekkelig belyst til at komiteen gjennom videre arbeid kan trekke de nødvendige konklusjoner og finner det unødvendig og forsinkende med en ny granskning."

Disse medlemmer mener at enkeltpersoners spekulasjoner, mistanker og konspirasjoner ikke kan ligge til grunn for Stortingets kontrollvirksomhet og at man må forvente en viss edruelighet i forhold til udokumenterte og ikke etterprøvbare påstander i Stortingets eget kontrollorgan.

Disse medlemmer har ment og mener fortsatt at Stortinget fikk den informasjon de trengte for gjøre vedtak i 1992, noe som også er bekreftet av tidligere samferdselsministre Fjærevoll og Dørum i Bondevik-regjeringen.

Disse medlemmer viser også til at vedtaket om å nedsette granskningskommisjonen tydet på at verken Riksrevisjonen eller Bondevik-regjeringens Mydskeutvalg og en rekke andre utvalg, etter stortingsflertallets mening ikke hadde tilstrekkelig grundighet eller troverdighet. Disse medlemmer var uenige i dette.

Komiteen konstaterer at kommisjonens hovedkonklusjon er at det ikke er grunnlag for å hevde at det ble benyttet illegitime metoder for å få lokalisert hovedflyplassen til Gardermoen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til granskningskommisjonens kap. XI og har merket seg:

”Etter at granskningen er gjennomført, er det påfallende hvor få av de påstander, rykter og beskyldninger som gjennom mange år har forgiftet debatten om hovedflyplass på Østlandet, som har vist seg å stå for nærmere granskning. En lang rekke av de påstander som i og for seg er riktige, er tatt ut av sin sammenheng eller har fått langt større betydning enn de fortjener som bidrag til å forklare flyplassakens historie. Ikke rent sjelden har vi fått inntrykk av at en påstand blir trodd og tillagt vekt fordi den passer inn i et syn på virkeligheten som de aktuelle personene allerede har dannet seg. En del av kritikken synes også å bygge på forestillinger om at spørsmålet om ny hovedflyplass hadde et faglig ”riktig” svar, og at det er illegitimt hvis den politiske løsning er en annen.”

Disse medlemmer har merket seg at granskningen i følge rapporten har gitt Kommisjonen et helt annet bilde av flyplassakens hovedtrekk enn dens medlemmer på forhånd hadde dannet seg gjennom media og på annen måte. Disse medlemmer viser til kommisjonens rapport kap XI hvor det uttales:

”Vi har ikke grunn til å tro at det bildet som medlemmene på forhånd hadde dannet seg, avviker vesentlig fra det som har festnet seg hos alminnelig interesserte TV-seere og avislesere flest.”

Disse medlemmer sier seg enig i dette.

Komiteen viser til at kommisjonen også slår fast at påstandene om kriminelle handlinger eller andre kriminelle forhold i den såkalte ”Wiborg-saken” ikke har noen dekning i virkeligheten. Komiteen minner i denne sammenheng om at komitemindretallet i innstillingen om å nedsette en granskningskommisjon, jf. Innst. S. nr. 143 (1999-2000) bl.a. begrunnet forslaget slik:

“Disse medlemmer viser til at det ikke har vært mulig, verken gjennom høringsene eller i komiteens arbeid ellers med sakens dokumenter, å få tilfredsstillende svar på vesentlige spørsmål av betydning for vurderingen av ansvarsforhold og årsakssammenhenger. Motstridende opplysninger og svært ulike fremstillinger av prosjektets fremdrift i ulike faser kan tyde

på alvorlig svikt i styringsrutiner og saksbehandling som disse medlemmer mener det er helt nødvendig å rydde opp i. Disse medlemmer mener derfor det vil være behov for ytterligere granskning av denne saken utover det arbeidet som allerede er avdekket gjennom komiteens arbeid og de høringsene som i den forbindelse ble gjennomført. ... Disse medlemmer konstaterer at motstridende opplysninger, uavklarte spørsmål og sakens betydelige omfang der det er lagt ved et omfattende skriftlig materiale, gjør det nødvendig å gå videre med ytterligere undersøkelser. ...”

Komiteen medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe mener at granskningskommisjonens rapport i stor grad avklarer de mange problemstillinger som lå til grunn for at stortingsflertallet fant det nødvendig å gå til et så uvanlig skritt som å oppnevne en egen granskningskommisjon.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe mener det ligger til rette for at man med den foreliggende innstilling kan sette sluttstrek for Gardermosaken i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe minner også om at komitemindretallet i sin begrunnelse for forslaget om en granskningskommisjon la vekt på at:

”det er viktig for tilliten til det demokratiske system at alle sakens sider blir grundig undersøkt. Et viktig hensyn for å opprette en granskningskommisjon er også å få avkrefet spekulasjoner som det ikke er hold i.”

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe konstaterer at granskningskommisjonens rapport imøtekommer dette hensyn, ved at påstander om uregelmessigheter, uakseptabel saksgang, manipulasjoner av facts og personer og direkte kriminelle handlinger er gjennomgått og funnet grunnløse. Flertallet mener at granskningskommisjonen med dette har gitt et viktig bidrag til å ”avmytologisere” debatten om Gardermouthbyggingen. Flertallet viser til kommisjonens grundige fremstilling av alle sider av den såkalte Wiborg-saken, og finner ikke grunn til å kommentere denne saken ytterligere.

Flertallet viser også til at granskningskommisjonen slår fast at man ikke har funnet noe grunnlag for å anta at ulovlige metoder er brukt som virkemidler for å realisere ”en stor plan” - f.eks. utarbeidet av krefter med tilknytning til ”det militær-industrielle kompleks” eller teleindustrien - eller for å gjennomføre andre varianter av at ”noen” har stått bak og styrt utviklingen i retning av flyplass på Gardermoen. Flertallet er enig i denne konklusjonen.

Flertallet viser til granskningskommisjonen gjennomgåelse av hvorledes man har tolket og avgrenset mandatet. Flertallet har forståelse for den avgrensning som er foretatt, og at kommisjonen ikke har funnet grunn til å foreta en full gjennomgåelse av de spørsmål som allerede er evaluert av Tønne-utvalget, Mydske-utvalget og Riksrevisjonen, og at kommisjonen når det gjelder disse spørsmålene har konsentrert seg om elementer som burde vurderes i forhold til brudd på ansvarlighetsloven og Regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget.

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

Komiteen viser til granskningskommisjonens fremstilling av Hobøl-alternativets plass i flyplasshistorien fra Flyplasskomiteen ble nedsatt i 1968 til vedtaket i 1992 om å legge hovedflyplassen til Gardermoen. De aktuelle områdene i Hobøl ble båndlagt i 1976. Denne båndleggingen ble opphevet av Willoch-regjeringen i 1983. Granskningskommisjonen gir en grundig fremstilling av behandlingen av dette spørsmål i Regjeringen og av forskjellige påstander om at forslaget om å oppheve båndleggingen i virkeligheten var et vedtak om å gravlegge Hobøl-alternativet på grunnlag av sviktende prognoser om flyplassutviklingen. Kommisjonen trekker den konklusjon at det er sannsynlig at Willoch-regjeringen i 1984 så forslaget om å oppheve båndleggingen som ledd i en mer langsiktig strategi enn bare å ta hensyn til de berørte kommuner og grunneiere i Hobøl-området. Kommisjonen slår allikevel fast at hverken forslaget om opphevelse av båndleggingen, eller det faktum at Stortinget vedtok forslaget, la *formelle* hindringer i veien for et mulig senere vedtak om bygging på Hobøl. Komiteen slutter seg til kommisjonens konklusjon - dog med den modifikasjon at fremstillingen av regjeringsdrøftelsene under utarbeidelsen av meldingen tyder på at det innad i Regjeringen - selv om det var enighet om å foreslå opphevelse - var forskjellige vurderinger om hvilke konsekvenser en slik opphevelse ville få på lengre sikt.

Komiteen viser til kommisjonens gjennomgåelse av den videre utvikling vedrørende Hobøl-alternativet, og har merket seg at Luftfartsverket i 1986-utredningen konkluderer slik i avveiningen mellom Hobøl og Hurum: "Totalt sett mener vi at Hurum bør velges dersom man bestemmer seg for å velge en helt ny hovedflyplass." Komiteen har også merket seg at kommisjonen mener at Samferdselsdepartementet "har behandlet og formidlet Luftfartsverkets og høringsinstansenes vurderinger i tilstrekkelig grad. Kommisjonen finner ingen grunn til å kritisere samferdselsminister Kjell Borgen for saksbehandlingen i denne saken. Komiteen er enig i disse konklusjoner.

Når det gjelder utviklingen i Hobøl-spørsmålet fra St.meld. nr. 55 (1986-1987) Om lokalisering av hovedflyplass for Oslo-området og frem til 1992-vedtaket om lokalisering av flyplassen til Gardermoen, finner komiteen det mest hensiktsmessig å komme tilbake til disse spørsmål i forbindelse med drøftingen av kommisjonens konklusjoner når det gjelder daværende statsråd Lars Gunnar Lie og forholdet til ansvarlighetsloven.

Komiteen viser til kommisjonens gjennomgang av prosessen fra Stortingets Hurum-vedtak i 1988 til skrinleggingen av Hurum-alternativet i 1990. Kommisjonen legger stor vekt på å gjennomgå alle kontroversielle sider av denne prosessen, med hovedvekt på vurderingene av været på Hurum.

Etterkomiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe mener gir kommisjonens grundige fremstilling et godt grunnlag for å slå fast at det ikke er belegg for påstandene om manipulasjon eller sabotasje av værmålingene på Hurum.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til følgende vurderinger i rapporten:

"I den etterfølgende debatten har omstendighetene omkring "skrinleggingen" av Hurum våren 1990 fått svært stor oppmerksomhet. Flere av de mest dramatiske påstandene - så som sabotasje og drap - blir knyttet til denne delen av historien. Kommisjonen kan konstatere at Hurum-saken har fått langt større oppmerksomhet enn det er saklig grunnlag for."

og at

"Også påstander om illegitime metoder m.v. under den administrative og politiske prosess fra stortingsvedtaket våren 1990 om å planlegge med sikte på Gardermoen til vedtaket høsten 1992 om å legge flyplassen dit, har fått svært stor oppmerksomhet. Mye av denne kritikken faller sammen med flommen av påstander om at samferdselsminister Kjell Opseth har brukt illegitime metoder for å nå partiets mål om å få flyplassen til Gardermoen. Kommisjonen kan konstatere at oppmerksomheten også på dette punkt er skjev. Det er ikke påvist bruk av illegitime metoder i kampen for Gardermoen. Mange av de viktigste skrittene på veien dit var tatt før Opseth tiltrådte som statsråd."

Disse medlemmer er enig i dette.

Komiteen har også merket seg at kommisjonen påviser enkelte kritikkverdige forhold når det gjelder kvalitetssikring og sammenblanding av roller i forbindelse med værmålingene. Kommisjonen mener at det er uheldig at DNMI var representert i Styringsgruppen, som bl.a. skulle ha ansvar for å verifisere værmålingene utført av DNMI. Kommisjonen påpeker også at både Styringsgruppen og det senere Surlien-utvalget ifølge den uavhengige ekspert som kommisjonen har benyttet - var for bastante i enkelte av sine konklusjoner.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe er enig i denne kritikken, men er også enig med kommisjonen i at disse forholdene ikke kan begrunne den utstrakte kritikken som denne prosessen har vært gjenstand for.

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

Komiteen viser til at kommisjonen gir en bred fremstilling av såkalt Delt løsning - fra flytrafikken ble delt mellom Fornebu og Gardermoen i 1972 og frem til vedtaket om utbygging på Gardermoen i 1992.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg følgende vurdering i rapportens kap. XI:

" I ettertid fremstår Syse-regjeringens tid (1989-90) som avgjørende. I denne perioden gikk samferdselsminister Lars Gunnar Lie nokså ensidig inn for ikke å utrede andre alternativer enn Gardermoen og Delt løsning. Hverken regjeringens øvrige medlemmer eller Stortinget fikk beskjed om de argumenter som talte for å utrede minst ett ytterligere alternativ. Det var også i denne perioden at værmålingene på Hurum ble avsluttet på en måte som senere har gitt opphav til mange beskyldninger og dyp mistillit til at alt gikk rett og riktig for seg."

Dette er etter disse medlemmers oppfatning et viktig bidrag for å gi et balansert bilde av prosessen.

Komiteen viser til at kommisjonen også gir en beskrivelse av den status - midlertidig/permanent løsning, referansegrunnlag eller reelt alternativ - Delt løsning har hatt i de forskjellige faser av flyplasshistorien. Komiteen har merket seg at kommisjonen mener at det ikke er grunnlag for å kritisere at Delt løsning i perioden 1990-92 ikke ble utredet til samme nivå som Gardermoen. Komiteen er enig i denne vurdering, og slutter seg også til kommisjonens konklusjon om at proposisjonen gav tilstrekkelig informasjon om utredningsstatus og om begrensninger i referansegrunnlaget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg en av hovedkonklusjonene i rapporten; nemlig at Stortinget fikk det som det ville.

Det heter i rapporten at:

"Alle hovedtrekk i den administrative prosessen frem mot stortingsvedtaket om flyplass på Gardermoen, har vært styrt av de føringer og vedtak som Stortinget til enhver tid hadde gitt. Et typisk eksempel er Hobøl-alternativets skjebne i slutfasen: Når Hobøl ikke ble utredet på samme detaljnivå som Gardermoen, var det rett og slett fordi stortingsflertallet ikke ville ha noen slik utredning. Dette faktum står fast uten hensyn til at det i et faglig - f. eks. samfunnsøkonomisk - per-

spektiv ville være ønskelig å basere valget av flyplassalternativ på parallellutredning av minst to alternativer.

Etter at Stortinget våren 1990 vedtok at det skulle planlegges bare med sikte på Gardermoen, har ikke Kommisjonen avdekket noe eksempel på at Stortinget har truffet vedtak som i vesentlig grad bygger på misvisende eller mangelfulle opplysninger."

Komiteen viser til at flertallet i Stortingets samferdselskomite i desember 1990 ba Samferdselsdepartementet om å oppnevne en uavhengig og bredt sammensatt referansegruppe som ledd i kvalitetssikringen av arbeidet med hovedplanen for Gardermoen. Referansegruppen ble først oppnevnt 15. august 1991. Tidsforbruket har gitt utgangspunkt for kritikk mot samferdselsminister Opseth, som skal ha trenert oppfølgingen. Senere er det også hevdet at Referansegruppens resultater hverken ble presentert eller tatt hensyn til på en tilfredsstillende måte.

Komiteen har merket seg kommisjonens gjennomgang av denne kritikken. Kommisjonen trekker bl.a. den konklusjon at Referansegruppen kan sies å ha hatt en nyttig funksjon som en kritisk røst overfor departementet, og at det ikke er grunnlag for å slå fast at gruppen talte for døde ører. Komiteen tar denne vurdering til etterretning.

Når det gjelder presentasjonen av Referansegruppens resultater, ble det i St.prp. nr. 90 (1991-1992) henvist til Referansegruppens eksistens og sammensetning, samtidig som det ble opplyst at gruppens rapport fulgte proposisjonen som uttrykt vedlegg. I vurderingen av om dette er tilstrekkelig i forhold til opplysningsplikten, henviser kommisjonen til at Stortingets presidentskap i brev av 17. juni 1993 slo fast at utrykte vedlegg ikke kan regnes som del av det konstitusjonelle saksfremlegg med mindre det i dokumentet (proposisjonen eller meldingen) gis en uttrykkelig omtale av de relevante opplysninger i vedlegget og en henvisning til vedkommende vedlegg. Kommisjonen slår derfor fast at kravet om at den trykte teksten uttrykkelig skal henviser til det utrykte vedlegget, er oppfylt. Siden Referansegruppens hovedoppgave var å gi råd under det løpende planleggingsarbeidet, mener kommisjonen at det heller ikke kan kreves at sluttrapportens hovedinnhold skulle gjøres til gjenstand for samlet kommentar eller diskusjon i proposisjonen.

Komiteen viser til at kommisjonen konkluderer med at departementet ikke kan sies å ha forsøkt å skjule Referansegruppens innvendinger. Komiteen tar disse vurderinger til etterretning, men vil samtidig understreke at kommisjonen selv nevner at deler av Referansegruppens resultater ble "underkommunisert" til Stortinget. Dette gjelder verdianslaget for salg av Fornebu (s. 208) og Referansegruppens innsigelser mot den høye kollektivandelen (s. 217). Komiteen mener at disse eksempler representerer en nødvendig nyansering i vurderingen av hvorledes Referansegruppens resultater ble bragt videre til Stortinget.

Komiteen viser til at værrapporten om Gardermoen fra juli 1992 (DNMI Rapport 22/92) har stått sentralt i debatten. Komiteen hadde i 1999 korrespondanse med DNMI og departementet om denne saken, og værrapporten fikk også stor oppmerksomhet under de åpne høringene i 2000. Kommisjonen gir en grundig fremstilling av de faktiske forhold, og konkluderer med at det ikke er grunn til å tro at verken departementet (statsråden) eller Luftfartsverket tok sikte på å underslå opplysninger av særlig betydning for Stortingets behandling av flyplassaken.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe slutter seg til kommisjonens vurdering.

Flertallet har merket seg at kommisjonen ikke har grunn til å tro at informasjonen i værrapporten var av en slik karakter at den ville ha satt Gardermoen i et dårligere lys enn andre norske flyplasser. Kommisjonen har heller ikke funnet noe holdepunkt for å anta at rapporten bevisst var holdt tilbake for Stortinget, og kan heller ikke se at rapporten var av en slik betydning at departementet burde ha fremlagt saken på eget initiativ. Flertallet er enig i disse vurderinger.

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

Komiteen viser til at kommisjonen mener at regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget objektivt sett må antas å være brutt gjennom mangelen på kommentar til departementets (og Luftfartsverkets) omformulering av et spørsmål fra samferdselskomiteen vedrørende "tilgjengelighet" på Gardermoen. Det parlamentariske ansvaret hviler i første rekke på statsråd Kjell Opseth. Kommisjonen understreker samtidig at det ikke er grunnlag for å hevde at statsråden kjente eller burde ha kjent til de forhold som gjør at opplysningsplikten objektivt sett kan sies å være brutt.

Komiteen tar kommisjonens syn til orientering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Stortinget gjennom innstillingen og i debatten i Stortinget i 1992 var klar over en viss usikkerhet omkring prosjektet, men flertallet mente likevel at beslutningsgrunnlaget var sikkert nok. Dette bekrefte i brev fra statsråd Dørum, hvor det heter:

"Etter Samferdselsdepartementets oppfatning fikk Stortinget tilstrekkelig og relevant informasjon om grunnlaget for Regjeringens anbefaling om utbygging av Gardermoen og Gardermobanen."

Komiteen viser til kommisjonens fremstilling når det gjelder grunnvannssituasjonen på Gardermoen. Sikring av grunnvannet på Gardermoen har hele tiden vært et sentralt element i beslutningsprosessen i flyplassaken. Kommisjonen gir en bred fremstilling av de forskjellige elementer i dette arbeide, men har konsen-

trert fremstillingen om de elementer som kan klarlegge om det beslutningsgrunnlag som i 1992 ble fremlagt for Stortinget, er i samsvar med det underliggende materiale. Komiteen har merket seg at kommisjonen trekker den konklusjon at det saksunderlag som Stortinget fikk seg forelagt om grunnvannet var i samsvar med de underliggende rapporter. Det er ikke dekning for det inntrykk som ble skapt i media av en grunnvannsressurs som er av stor betydning for det samlede østlandsområdet.

Komiteen har også merket seg at kommisjonen slår fast at avisingsproblemene etter at flyplassen var satt i drift ikke skyldtes at man hadde underdimensjonert vinterdriften for å skjule den eksisterende kunnskap om vinterforholdene på Gardermoen. Problemene skyldes ikke at man ikke kjente til eller så bort fra de historiske erfaringstall fra Gardermoen.

Komiteen har videre merket seg at kommisjonen imidlertid mener at formidlingen til Stortinget av usikkerheten vedrørende sikring av grunnvannet, ikke var fullgod. Kommisjonen slår fast at Stortinget i større grad burde ha vært gjort oppmerksom på den usikkerhet som lå i forarbeidet, og den risiko for forurensning som driften av flyplass representerer. Selv om usikkerheten burde ha vært bedre kommunisert, mener likevel kommisjonen at det ikke er grunnlag for å si at Stortinget ble feilinformert om mulighetene for å sikre grunnvannsreservoaret og de omliggende vassdrag mot ny forurensning som følge av flyplassens drift.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe er enig i disse konklusjoner.

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

Komiteen viser til at valget mellom østre og vestre rullebanealternativ er blitt tillagt stor vekt i debatten om Gardermouthbyggingen. Det er bl.a. hevdet at vestre alternativ aldri var reelt, men at det ble fremmet fordi det ville møte mindre motstand enn østre alternativ. Komiteen viser til at kommisjonen gir en grundig fremstilling av de forskjellige stadier i utviklingen av rullebanealternativer, og slutter seg til kommisjonens konklusjoner om at det ikke er grunnlag for påstander om manipulering på dette område. Begge alternativer eksisterte og var reelle.

Komiteen viser til at granskningskommisjonen i mandatet spesielt blir pålagt å "gjennomgå ... forholdet til Forsvaret". Komiteen har merket seg at kommisjonen i hovedsak har konsentrert seg om å se på om Stortinget fikk sann og dekkende informasjon om de militærfaglige sider ved utbygging av hovedflyplass på Gardermoen.

Komiteen er enig med kommisjonen i at spørsmålet om Forsvaret fikk den forutsatte kompensasjon for utgifter til relokalisering til syvende og sist vil avhenge

av en politisk vurdering av hvorledes man vurderer utviklingen av forsvarsbudsjettene i forhold til "trusselfildet".

Komiteen viser til kommisjonens fremstilling av Forsvarets plass under saksbehandlingen på de forskjellige stadier av planleggingsarbeidet, og har merket seg at kommisjonen konkluderer med at Stortinget fikk sann og dekkende informasjon om de synspunkter Forsvarets øverste ledelse på militærfaglig grunnlag var kommet frem til.

Komiteen viser til kommisjonens omtale av dette spørsmål, og viser for øvrig til at spørsmålet også er behandlet i Riksrevisjonens rapport om den bedriftsøkonomiske lønnsomhet ved Gardermoprojektet, jf. Innst. S. nr. 256 (2000-2001) og Dokument nr. 3:10 (1997-1998).

Komiteen konstaterer at den avgjørende voteringen 8. oktober 1992 ble gjennomført innenfor rammene av Stortingets forretningsorden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke granskningskommisjonens rapportens vurdering av de "mange eksempler på sterke og ofte svært tendensiøse angrep på enkeltpersoner" som har kommet fram under debatten om hovedflyplassen, jf. kap. XI. Kjell Opseth og Steinar Killi har vært særlig utsatt for slike angrep.

Disse medlemmer legger vekt på følgende i kommisjonens rapportens kap. XI:

"Om både Opseth og Killi gjelder at de begge sto sentralt i planleggingsarbeidet med sikte på Gardermoen (Opseth riktignok først fra november 1990, se nedenfor). De har en tilsvarende del av det politiske og administrative ansvaret for en saksbehandling som Kommisjonen (med visse forbehold) har karakterisert som omfattende, ryddig og grundig. Selv om det selsagt kan rettes innvendinger mot enkelte deler av en så omfattende og komplisert prosess som det her er tale om, har vi konstatert at de fleste - og de groveste - beskyldningene mot prosessen savner rimelig grunnlag.

Om Kjell Opseth kan vi ellers nøye oss med å nevne at en påfallende stor del av de påstander og beskyldninger om illegitime forhold som har vært rettet mot ham, knytter seg til faser i flyplassaken da han ikke var samferdselsminister og hadde parlamentarisk og konstitusjonelt ansvar for planleggingen og for departementets forhold til Stortinget."

Disse medlemmer er også enig med kommisjonen når de skriver :

"Det ser ut til at mange har glemt at Opseth først tiltrådte som statsråd i november 1990. Da var mange av de viktigste skrittene av politisk karakter i retning av Gardermoen allerede tatt. En rekke beskyldninger tar altså ikke hensyn til kronologi, andre ser ut til å bygge på et uklart skille mellom på den ene siden politisk og faglig uenighet, og på den andre siden påstander om illegitime metoder."

Komiteen viser til Stortingets vedtak om Granskningskommisjonens mandat, hvor formålet med granskningen er særskilt fremhevet:

"Formålet med gjennomgangen er å bringe fram de faktiske opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av hvorvidt ansvarlighetsloven er brutt, herunder om regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget er oppfylt."

Granskningskommisjonen gjennomgår i rapporten de rettslige krav som må være oppfylt før fellende dom i riksrett kan komme på tale. Komiteen viser til denne gjennomgangen, og har merket seg at kommisjonen understreker at brudd på handlingsbeskrivelsene i ansvarlighetsloven, ikke er tilstrekkelig til å reise tiltale for riksrett. Straff kan først komme på tale dersom det også "er utenfor enhver rimelig og fornuftig tvil at kravene til subjektiv skyld (forsett eller uaktsonhet) er oppfylt."

Komiteen viser til at granskningskommisjonen gir en fremstilling av de deler av flyplassakens historie som etter kommisjonens syn kan gi grunnlag for å vurdere spørsmålet om det bør reises tiltale for Riksrett. På dette grunnlag trekker kommisjonen den konklusjon at samferdselsminister Lars Gunnar Lie våren 1990 unnlot å gi sine kolleger sann og dekkende informasjon om de argumenter av faglig karakter som talte til fordel for å utrede (minst) ett alternativ ved siden av Gardermoen. Kommisjonen mener at de medlemmer av regjeringen som måtte ønske å argumentere for utredning av et sydlig alternativ (f.eks. Hobøl), på denne måten ble avskåret fra viktige argumenter.

Komiteen har merket seg at kommisjonen også legger til grunn at spørsmålet om den samlede regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget, må besvares på tilsvarende måte. Kommisjonen mener imidlertid at ansvaret for regjeringkollegiets forhold til Stortinget i denne saken bl.a. må bedømmes i lys av hva statsråd Lie hadde fortalt til sine kolleger på andre måter enn gjennom R-notater og drøftinger på regjeringskonferanser. Kommisjonen for sin del har grunn til å anta at både de objektive og subjektive krav for straff er oppfylt og anbefaler at det blir nærmere vurdert om det er grunnlag for å reise tiltale for riksrett og tiltale eventuelt bør tas ut. Komiteen viser spesielt til at kommisjonen ikke har tatt standpunkt til om Lars Gunnar Lie har gjort seg skyldig i straffbart forhold. Kommisjonen understreker at anbefalingen om at dette spørsmålet blir underkastet nærmere vurdering, ikke kan leses som uttrykk for at den har tatt noe slikt standpunkt. Komiteen mener at det også er grunn til å merke seg kommisjonens understrekning av at kommisjonens vurdering av om det objektivt sett foreligger brudd på statsrådets opplysningsplikt, "selsagt ikke er den endelige."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at Lars Gunnar Lies rolle i saken var kjent før



Smith-kommisjonen startet sitt arbeid. Disse medlemmer mente opplysningene ikke var av vesentlig betydning for sakens realiteter. Disse medlemmer kan ikke se at Smith-kommisjonens nye opplysninger rører ved dette.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe vil ikke anbefale at det nå tas skritt for å få større klarhet i spørsmålet om statsråd Lie våren 1990 oppfylte sin opplysningsplikt over statsrådet og overfor Stortinget. Flertallet viser bl.a. til at kommisjonens fremstilling av omstendighetene omkring den såkalte "brevsaken" - til tross for sin grundighet - likevel etterlater tvil om de faktiske forhold. Flertallet ser liten hensikt i å legge nye anstrengelser i arbeidet for å fjerne enhver tvil om hva som egentlig skjedde og hvem som egentlig sa hva til hvem på de aktuelle tidspunkter.

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

Komiteen konstaterer at det ikke er uenighet om at statsråd Lie ikke opplyste resten av Regjeringen om at holdningen innad i Luftfartsverket var at det av faglige grunner var ønskelig å få utredet minst ett alternativ i tillegg til Gardermoen og Delt løsning. Komiteen finner ikke behov for å ta stilling til årsaken til dette, men har samtidig merket seg at statsråd Lie i R-notats form nevner de aktuelle alternativer. Det fremgår også at det var delte meninger innad i Regjeringen om statsråd Lies forslag om ikke å åpne for utredning av andre alternativer.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og representanten Vidar Kleppes er imidlertid av den oppfatning at det er lite som tyder på at kjennskap til holdninger innad i Luftfartsverket ville ha hatt avgjørende betydning for regjeringkollegiets konklusjon om å gå videre bare med alternativene Gardermoen og Delt løsning. Flertallet legger til grunn at det her var tale om et politisk ønske om å holde tempoet i flyplassutbyggingen, og at det i denne sammenheng ikke var unaturlig å konsentrere interessen om "forrige rundes" hovedalternativ til Hurum. Det er ingenting som tyder på at de statsråder eller stortingsrepresentanter som hadde et sterkt ønske om fullstendig utredning av alternativer til Gardermoen og Delt løsning ikke hadde tilstrekkelig argumenter for et slikt krav, selv om man ikke var kjent med holdningene i Luftfartsverket. Flertallet viser også til at spørsmålet om utredning av Hobøl og/eller andre alternativer ble bragt inn under behandlingen av Syse-regjeringens proposisjon, men kravet om alterna-

tive utredninger ble forkastet av et stort flertall i Stortinget.

Flertallet er enig med kommisjonen som i sin samlede vurdering gir uttrykk for følgende syn:

"Alle hovedtrekk i den administrative prosessen frem mot stortingsvedtaket om flyplass på Gardermoen, har vært styrt av de føringer og vedtak som Stortinget til enhver tid hadde gitt. Et typisk eksempel er Hobøl-alternativets skjebne i slutfasen: Når Hobøl ikke ble utredet på samme detaljnivå som Gardermoen, var det rett og slett fordi stortingsflertallet ikke ville ha en slik utredning. ..."

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe mener at Stortinget ikke har behov for å vurdere om det er grunnlag for å gå videre med spørsmålet om å reise riksrettstiltale mot samferdselsminister Lars Gunnar Lie for brudd på opplysningsplikten. Dette flertallet finner heller ikke grunnlag til å reise riksrettstiltale mot samferdselsminister Kjell Opseth for brudd på opplysningsplikten.

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

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at det ville vært en relevant opplysning for Stortingets behandling av saken at Luftfartsverket mente at det av faglige grunner ville være ønskelig å utrede minst ett alternativ til Gardermoen og delt løsning, men at samferdselsministeren av hensynet til tempoet i flyplassutbyggingen likevel ikke ville foreslå dette for Stortinget.

Dette medlemmet viser for øvrig til egne merknader.

Komiteen har merket seg at kommisjonen i sin samlede vurdering bl.a. gir uttrykk for følgende hovedsynspunkter:

### "3. Omfattende, ryddig og grundig saksbehandling

Debatten om flyplassaken er preget av påstander og beskyldninger om uforsvarlig eller endog ulovlig fremferd under forberedelsen av flyplassen på Gardermoen.

Som forventet har vår gjennomgang av saken gitt flere eksempler på at saksforberedelsen burde ha vært bedre (slike eksempler er også lagt frem av bl.a. Riksrevisjonen og Mydske-utvalget). Sett under ett er det kanskje departementets tendens til å uttrykke seg noe for kategorisk om fremtiden som fremstår som den viktigste svakhet. Så kompleks og omfattende som forberedelsen av denne saken har vært, var det neppe grunn til å vente at alle deler av prosessen skulle oppfylle ideelle krav. Svikt kan ikke forsvares i større grad her enn ellers. Men det er lite som tyder på at saksforberedelsens kvalitet i denne saken sett under ett har vært dårligere enn i mange andre av de omfattende saker om utbygging m.v. som Stortinget fikk seg forelagt på denne tiden.

Vårt hovedinntrykk er imidlertid ikke at prosessen har vært dominert av feil og mangler. Det er viktig å

huske på at saken om utbygging av hovedflyplass med tilbringersystem (flytoget m.v.) var usedvanlig omfattende og komplisert, både i norsk målestokk og internasjonalt. Så langt Kommisjonen kan se, var saksforberedelsen frem til stortingsvedtaket høsten 1992 om å starte utbygging på Gardermoen, i det alt vesentlige ryddig og grundig. Det viktigste unntaket gjelder visse deler av prosjekteringen av Gardermobanen.”

Komiteens flertall alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe slutter seg til disse vurderinger.

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til kommisjonens sterke utfall mot deler av norske medier. Kommisjonen skiver blant annet på side 245 at:

”Flyplassaken gir slående eksempler på hvordan massemedia kan bidra til å skape og/eller vedlikeholde mistillit selv når det ikke har rimelig dekning i de faktiske forhold og går langt ut over området for viktig og legitim debatt om sentrale samfunnsspørsmål.

.....  
Denne saken går dessuten inn i et mønster av sterkt tendensiøs journalistikk. Deler av de mest "kritiske" innslag i enkelte bøker og andre media, bygger på usedvanlig slett kildekritikk og tilsvarende stor vilje til å se sammenhenger og uhederlige motiver som de faktiske forhold overhodet ikke gir belegg for.

Denne kritikken rammer slett ikke alle media. Den er heller ikke rettet mot medias funksjon som forum for samfunnskritikk og -debatt. Det er viktig for Kommisjonen å slå fast at disse funksjonene er grunnleggende i et demokratisk samfunn. Flyplassaken gir mange eksempler på at dette er vel ivaretatt.

.....  
bidratt til å skape og/eller ukritisk formidle et inntrykk av illegitime metoder m.v. i flyplassaken som det ikke er noe saklig grunnlag for.”

Disse medlemmer er enig i dette.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet og representanten Vidar Kleppe mener at Stortingets granskningskommisjon for Gardermoen (Smith-kommisjonen) har avdekket meget interessante opplysninger som vil bidra til å få klarhet rundt de beslutningsprosesser som førte frem til beslutningen om lokalisering av den nye hovedflyplassen til Gardermoen. Disse medlemmer er videre av den oppfatning at prosessen rundt granskningen av Gardermoprojektet har vært god og at det i ettertid viser seg at det var meget fornuftig av Stortinget å oppnevne en granskningskommisjon til å gjennomgå hele prosjektet og å vurdere om sentrale aktører har opptrådt slik som det forventes at de skal opptre i slike situasjoner. Disse medlemmer er av den oppfatning at Smith-kommisjonen har kommet frem til mange svært interessante konklusjoner som det er meget god grunn til å

se nærmere på. Disse medlemmer viser til at utbyggingen av ny hovedflyplass er det største prosjektet som har blitt igangsatt på fastlandet i nyere tid. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig at hele prosessen som førte frem til beslutningen om utbygging har blitt gjennomgått og belyst på en skikkelig måte, slik at samfunnet kan ta lærdom av de feil som er gjort, slik at en gjentakelse av disse kan unngås i fremtidige prosjekter. Disse medlemmer viser til at Smith-kommisjonen mener at det er grunn til å reise kritikk mot enkelte tidligere statsråder for måten behandlingen av utbyggingen av den nye hovedflyplassen ble håndtert på, og da spesielt i planleggingsfasen, før Stortinget tok endelig stilling til hvor hovedflyplassen skulle lokaliseres. Etter disse medlemmers oppfatning er det av avgjørende betydning at de som er ansvarlige for påviste feil og mangler stilles til ansvar, slik at allmennhetens tillit til den offentlige forvaltning og til offentlige beslutningsprosesser ikke svekkes. Disse medlemmer mener at det er god grunn til å tro at enkelte sentrale beslutningstakere hadde et ønske om at ikke alle fakta om de forskjellige lokaliseringalternativene skulle komme frem under planleggingsfasen. Disse medlemmer mener derfor at viktige opplysninger om enkelte lokaliseringalternativer ikke kom frem til Stortinget slik som de burde ha gjort. Disse medlemmer mener også at det er god grunn til å tro at enkelte sentrale beslutningstakere hadde bestemt seg for hvor den nye hovedflyplassen skulle ligge før planleggingsfasen ble igangsatt og at man derfor ikke ønsket at viktige opplysninger om andre lokaliseringalternativer skulle komme frem til de besluttede myndigheter.

Disse medlemmer viser til at utbyggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen var et meget kostbart prosjekt og at samfunnet med stor sannsynlighet ville ha blitt spart for betydelige summer dersom et annet lokaliseringalternativ hadde blitt valgt. I denne sammenheng vil disse medlemmer vise til at det var beregnet at Hobøl alternativet ville koste betydelig mindre enn hva Gardermoalternativet kostet. Dette gjelder både kostnader til investeringer, drift og generelle samfunnskostnader. Disse medlemmer vil også påpeke at lokaliseringen til Gardermoen har påført flyselskapene betydelige ekstrakostnader ved lengre flytid og også ekstra kostnader for de reisende som må reise lenger enn hva de hadde behovd dersom et sydligere alternativ hadde blitt valgt.

Disse medlemmer viser til at Smith - kommisjonen legger til grunn at Statsråd Lars Gunnar Lie våren 1990 unnlot å gi sine kolleger i Regjeringen sann og dekkende informasjon om de argumenter av faglig karakter som talte til fordel for å utrede minst ett alternativ i tillegg til Gardermoen og delt løsning. Dermed ble de medlemmer av Regjeringen som ønsket å argumentere for utredning av et sydlig alternativ for ny hovedflyplass (for eksempel Hobøl) avskåret fra viktige argumenter. Disse medlemmer viser også til at Smith-kommisjonen mener at det er god grunn til å

vurdere om Statsråd Lars Gunnar Lie aktivt forsøkte å hindre motforestillinger av faglig karakter å komme frem. Dette gjelder spesielt informasjon fra Luftfartsverket, den såkalte "brev saken" og beskjeden om "å holde seg i ro". Disse medlemmer viser til at Statsråd Lars Gunnar Lie overfor Smith-kommisjonen innrømmet at Samferdselsdepartementet i hans tid som statsråd ga signal om at Luftfartsverket skulle holde en lav profil når det gjaldt lokalisering av ny hovedflyplass. Disse medlemmer vil påpeke at det er meget tvilsomt av et departement å gi beskjed til kompetente faglige instanser om at de ikke skal gi uttrykk for sine faglige synspunkter under behandlingen av en så viktig sak som denne. Disse medlemmer viser til at Smith-kommisjonen legger til grunn at Luftfartsverket og Luftfartsdirektør Liavaag av Samferdselsdepartementet ble bedt om å "holde seg i ro" når det gjaldt lokaliseringen av den nye hovedflyplassen. Disse medlemmer viser videre til at flere fremtredende embetsmenn har uttalt at dette spørsmålet hadde en slik karakter at det var rimelig sannsynlig at det var blitt avklart på statsrådnivå før beskjed om å "holde seg i ro" var blitt gitt til Luftfartsverket.

Disse medlemmer er av den oppfatning at dette er meget graverende opplysninger som kan ha bidratt til at Stortinget ikke har hatt den nødvendige informasjonen som var påkrevet da det fattet sin beslutning om å legge hovedflyplassen til Gardermoen, og i prosessen hvor andre gode alternativer ble skrinlagt.

Disse medlemmer viser til at det fremkommer av Smith-kommisjonens rapport at flere faglige instanser anbefalte at det i forbindelse med lokaliseringsspørsmålet ble utredet et alternativ til Delt-løsning og Gardermoen. Etter disse medlemmers oppfatning kunne en slik utredning ha kommet med informasjon som ville ha vært meget viktig i beslutningsprosessen. At en slik alternativ utredning mangle, må anses som en stor mangel ved planleggingsprosessen. Disse medlemmer viser til at det fremkommer av Smith-kommisjonens rapport at Lars Gunnar Lie i et brev til kommisjonen innrømmer at han kjente til de faglige argumentene for en alternativ utredning, men lot være å sette spørsmålet på dagsorden. Etter disse medlemmers oppfatning ville en slik alternativ utredning ha gitt Stortinget en større handlefrihet i forhold til å kunne finne frem til riktig lokalisering-alternativ. Disse medlemmer mener at unnlattelsen av å utarbeide en slik alternativ utredning bidro til at verken regjeringskollegiet eller Stortinget fikk god nok informasjon om de alternativer som kunne være aktuelle for lokalisering av den nye hovedflyplassen.

Disse medlemmer viser også til at Smith-kommisjonen mener at Statsråd Lars Gunnar Lie underkommuniserte den faglige usikkerheten som knyttet seg til værmålingene på Hurum våren 1990. Disse medlemmer viser til at de værmålingene som ble gjort på Hurum var helt avgjørende for at Hurum ble skrinlagt som lokaliseringsalternativ. Videre vil disse medlemmer vise til at det var betydelig støtte i Stor-

tinget for at Hurum skulle velges som lokaliseringsalternativ, men at mange skiftet oppfatning da resultatene av værmålingene ble kjent. Disse medlemmer vil vise til at det i ettertid har blitt satt spørsmålsteget ved om det ble brukt tvilsomme metoder for å sabotere de værmålingene som ble foretatt på Hurum for at Stortinget skulle legge dette alternativet død som lokaliseringsalternativ. Disse medlemmer konstaterer at det ikke finnes klare bevis på at dette skjedde, men konstaterer likevel at dette for fremtiden vil fremstå som et ubesvart spørsmål. Disse medlemmer er av den oppfatning at det er meget uheldig for beslutningsprosessen dersom det ikke fremkom for Stortinget at det var betydelig faglig uenighet om de værmålingene som ble foretatt på Hurum og fortolkningen av disse. At det foreligger uenighet mellom faginstanser er, etter disse medlemmers oppfatning, en helt sentral informasjon å få synliggjort for de besluttende organer. Disse medlemmer er av den oppfatning at værmålingene på Hurum burde ha vært foretatt over et lengre tidsrom slik at man kunne ha vært sikrere på at de resultatene som man kom frem til var beheftet med mindre usikkerhet. Etter disse medlemmers oppfatning ville det derfor ha vært helt sentralt for de besluttende myndigheter å ha fått klar og entydig informasjon om at det forelå faglig uenighet om kvaliteten på de målinger som ble foretatt var tilfredsstillende. Disse medlemmer er derfor av den oppfatning at det var statsråd Lars Gunnar Lies ansvar at man ikke mer åpent kommuniserte den usikkerhet som var knyttet til konklusjonen vedrørende Hurums værmessige tilgjengelighet.

Disse medlemmer vil hevde at det er en betydelig mulighet for at Stortinget ikke ville ha vedtatt Gardermoen som hovedflyplass dersom den betydelige uenighet om Hurums værmessige tilgjengelighet og den store svakheten ved kortvarige værmålinger hadde vært kommunisert på en forsvarlig måte til Stortinget.

Disse medlemmer viser til at Smith-kommisjonen mener at Samferdselsdepartementet under statsråd Kjell Opseths ledelse var ansvarlig for en omformulering av spørsmål om tilgjengeligheten på Gardermoen fra Stortingets samferdselskomite til kun å gjelde den værmessige tilgjengeligheten. Disse medlemmer viser til at Smith-kommisjonen mener at omformuleringen av spørsmålet burde ha vært kommentert slik at komiteen eksplisitt ble gjort oppmerksom på at svaret kun tok sikte på "værmessig tilgjengelighet" i form av tåke- og vindforhold. Disse medlemmer er av den oppfatning at Stortinget på denne måten ikke ble tilstrekkelig informert om alle de forhold på Gardermoen som har en værmessig betydning, for eksempel ising, og som bidro til å stille Gardermoalternativet i et mer positivt lys enn andre aktuelle alternativer. Etter disse medlemmers oppfatning burde Samferdselsdepartementet og statsråden ha kvalitetssikret de opplysninger som kom fra Luftfartsverket slik at departementets svar var i tråd med samferdselskomiteens spørsmål.

Disse medlemmer konstaterer at det i ettertid viser seg at dette spørsmålet fra Samferdselskomiteen var av betydelig viktighet, nettopp fordi det har vist seg at det har vært problemer på Gardermoen utover den rene "værmessige tilgjengelighet", dvs. tåke og vindforhold. Det er disse medlemmers oppfatning at dersom alle forhold rundt vær- og klima på Gardermoen hadde vært kjent ville andre lokaliseringalternativer ha stått vesentlig sterkere og det ville ha økt sannsynligheten for at Stortinget hadde valgt en annen lokalisering enn Gardermoen.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det som fremkommer av det ovenstående viser at Stortinget ikke fikk tilgang på helt sentrale opplysninger som kunne ha ført til en annen beslutning om lokalisering av den nye hovedflyplassen. Disse medlemmer er av den oppfatning at Stortinget som ansvarlig beslutende myndighet ikke kan akseptere slike mangelfulle opplysninger og at de som er ansvarlige for å holde tilbake opplysninger av viktighet må stilles til ansvar.

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 planleggingen av hovedflyplass prosjektet Lars Gunnar Lie og Kjell Opseth. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag :

#### I

Valgkomiteens odelstingsmedlemmer gis i oppdrag å avgjøre 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 Lars Gunnar Lie og Kjell Opseth for det mangelfulle og feilaktige planleggingsprosjektet av hovedflyplassen for Østlandet.

#### II

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

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette medlem i Innst. S. nr. 143 (1999-2000) mente at det ikke var grunnlag for å nedsette ytterligere en granskingskomisjon for å klargjøre de faktiske forhold rundt utbygging av ny hovedflyplass på østlandsområdet og Gardermobanen. Smith-kommisjonens rapport understreker dette. Slik sett bekrefter det at det ikke var behov for å nedsette kommisjonen. Men dette medlem erkjenner at kommisjonens arbeid har vært viktig. Det har lagt død en rekke rykter, påstander, konspirasjonsteorier og bidrar således sterkt til å sette sluttstrek for en debatt som ikke så ut til å ta noen ende. Dersom motivet bak granskingen hadde vært å skrinlegge rykteflommen

kan også det stortingsflertallet som stod bak nedsettelsen av denne kommisjonen oppsummere at resultatet er vellykket. Men som det uttrykkes i merknader fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre i Innst. S. nr. 143 (1999-2000) var det "motstridende oppfatninger" blant aktører med hovedansvar for gjennomføringen, "betydelige uavklarte spørsmål knyttet til prosjektets gjennomføring og den informasjon som ble gitt til Stortinget" som var motivet. På disse felt har det, til tross for Smith-kommisjonens omfattende arbeid, kommet fram lite som ikke Stortinget ikke allerede var kjent med.

Dette medlem konstaterer at de merknader som Sosialistisk Venstreparti la inn i Innst. S. nr. 143 (1999-2000) er like relevante et drøyt år senere. Det ble da vist til de rapporter og granskinger som allerede var foretatt, og de omfattende høringer som komiteen gjennomførte. Dette medlem konkluderte den gang med å rette kritikk – i vedtaks form - mot tidligere statsråd Kjell Opseth for at Stortinget ikke mottok dekkende informasjon når det gjaldt usikkerhet om Gardermobanens lønnsomhet. I SVs merknader het det videre:

"Dette medlem mener at komiteen har tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om det beslutningsgrunnlaget som ble lagt fram for Stortinget i St.prp. nr. 90 (1991-1992) var tilstrekkelig og dekkende. Dette medlem mener at det som gjenstår av komiteens arbeid på dette punktet er å trekke de politiske konklusjonene utfra det materialet som gis i undersøkelser, rapporter og forklaringer i åpne høringer."

Dette medlem viser til at Smith-kommisjonens rapport bekrefter at Stortinget satt med all vesentlig informasjon før den siste granskning ble iverksatt.

Videre het det i SVs merknader:

"Dette medlem viser til at medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre ønsker at den foreslåtte granskingskomisjon skal få et svært bredt mandat og bes om å gjennomgå forhold rundt lokalisering av ny hovedflyplass – om nødvendig til forhold før 1988 – og fram til og med gjennomføringen av utbyggingen av hovedflyplassen og Gardermobanen. Dette mandat finner ingen sammenheng mellom det vide mandatet granskingskommisjonen skal få og det faktum at rapporten skal avgis innen 31.januar 2001."

Dette medlem viser til at det stortingsflertallet som iverksatte granskninga ikke maktet å avgrense hva de gransket og derfor ønsket at "Kommisjonene skal gjennomgå alle sider av saken" (Stortingets vedtak av 4 april 2000). Komitemedlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre hadde en lang liste over påstander de ikke hadde fått tilfredsstillende svar på:

- at det burde vært en selvfølge å ha andre likeverdige utredet alternativ å sammenligne hovedflyplassprosjektet på Gardermoen med.
- at alternativet som det ble sammenlignet med, nemlig delt løsning, var helt spesielt og det ble lagt

- til grunn en deling av trafikken som ikke var optimal,
- at Hurum ble frafalt bygget på et mangelfullt faktagrunnlag,
  - at det ikke ville ta mer enn ca. tre måneder å utrede Hobøl-alternativet slik at man fikk et skikkelig alternativ å sammenligne med,
  - at myndighetene/planleggerne burde være kjent med behovet for å bruke kjemikalier på det tidspunkt man planla flyplassen. Ut fra de erfaringer man nå er kjent med, er det søkt om å kunne bruke kjemikalier for å holde takseveier og oppstillingsplasser rene for is, og det strider mot de miljøkrav som er vedtatt, at det ikke er gitt tilstrekkelig informasjon til Stortinget om Gardermobanen,
  - at det på et relativt tidlig stadium var åpenbart at Gardermobanen ikke ville bli bedriftsøkonomisk lønnsom,
  - at kommentarer som har kommet fram i ett forvaltningsledd ikke er å se igjen i det neste og overordnede forvaltningsledd,
  - at beslutningsgrunnlaget for Gardermobanen i realiteten var forstudier, og at prosjektet ikke var utredet til det detaljnivå det ble presentert som,
  - at transportanalysene var på grensen til det urealistiske,
  - at driftskostnadene var vesentlig undervurdert,
  - at fremdriften for Romeriksporten bevisst gikk på bekostning av hensynet til miljøet, grunnvann og setninger ved at forsvarlig tetting ikke ble gjennomført i henhold til planene,
  - at utbyggingen av Gardermobanen var organisert på en måte som kunne være med på å skape uklarhet i ansvar- og rolleinnordningen,
  - at departementet stilte spørsmål på en slik måte at det fikk de svarene det ønsket”

Dette medlem viser til at kommisjonen sjøl måtte foreta de nødvendige avgrensninger. Det var verken mulig eller nødvendig å snu steiner som alt var snudd mange ganger før. Dette medlem registrerer at det nå er tilfredshet med de svar som forelå i fjor vår, og at det ikke reises noen kritikk mot kommisjonens utvelgelse fra stortingsflertallets side – tvert imot.

Videre het det i SVs merknader:

”Dette medlem viser til at tidligere beskyldninger om kritikkverdige forhold rundt selve lokaliseringen av ny hovedflyplass på Østlandsområdet, er framsatt på nytt i forbindelse med komiteens høringer. Dette medlem mener at en del av de påstandene som framsettes er av en slik karakter at dersom de skal tas på alvorlig er det bare anmeldelse og politietterforskning og eventuelle rettssaker som kan avklare de faktiske forhold.”

Dette medlem erkjenner at granskinga har lagt disse påstandene døde, forhåpentligvis for godt. Dette medlem ser dette som en positiv effekt, når et flertall i Stortinget først tok påstandene alvorlig. Det er imidlertid forstemmende at de overhode ble tatt på alvor.

Dette medlem finner det fortsatt som uheldig at Stortinget skyver vanskelige og ubehagelig politiske konklusjoner foran seg ved å ty til uendelige granskinger.

Dette medlem viser til at kommisjonen har lagt ubegrunnede rykter døde, også har evnet å fokusere på viktige samfunnsmessige problemstillinger. Slik sett har den tilført det politiske miljø viktig tankegodt. Bl.a. har den drøfta den etterpåklokskap som har prega debatten og forholdet mellom fag og politikk.

Kommisjonen sier bl.a.:

”Flyplassaken gir mange eksempler på at fagfolk ikke forstår at politiske valg verken kan eller bør treffes på grunnlag av faglige resonnementer og standpunkter alene. På denne måten har de bidratt til å skape og/eller vedlikeholde mistillit i flyplassaken. I Innst. S. nr. 143 (1999-2000) fra kontroll- og konstitusjonskomiteen bidrar man selv til dette ved å fremheve påstanden om ”at det burde være en selvfølge å ha andre likeverdige utredet alternativ å sammenligne...med”. Faktum er at Stortinget selv flere ganger hadde forkastet forslag om slike utredninger.

Omvendt må politikken la være å gjemme seg bak faglige synspunkter og vurderinger. Hvis politiske valg i større grad hadde vært tydeliggjort som noe annet enn resultat av en faglig vurdering, kunne debatten i større grad ha handlet om andre og viktigere spørsmål.”

Dette medlem mener at det ikke burde være nødvendig å sette ned en granskingskomisjon for å finne ut at Stortinget selv flere ganger hadde avvist å utrede likeverdige alternativ til lokalisering av ny hovedflyplass på østlandsområdet. Stortinget visste at handlingsrommet ble begrenset når disse vedtak ble fattet.

Dette medlem viser til at ”Den forsvunne vær-rapporten” (DNMI-rapport 22/92) har vært en gjenganger de siste årene som noe som kunne påvirket prosessen. Kommisjonen er klinkende klar i sin vurdering av hvordan et slikt enkeltelement av begrenset betydning har påvirket debatten:

”Det inntrykk av at det hadde vært meget viktig for Stortinget å kjenne denne rapporten som flere stortingsrepresentanter bidro til å skape, savner rimelig dekning. Dermed har de bidratt til å vedlikeholde den rådende mistillit.”

Dette medlem viser til at fokus på enkeltdetaljer har overskygget hovedtrekkene i debatten om flyplassaken og de vedtak som Stortinget har fattet. Det har gitt inntrykk av at mengden av detaljert informasjon er avgjørende for vedtak. I flyplassaken var ”stabelen” av utredninger og dokumenter ikke ”langt fra midjehøyde til en gjennomsnittlig stortingsrepresentant”, som kommisjonen uttrykker det:

”Dessuten gjør et slikt – urealistisk – syn på betydningen av å gi Stortinget opplysning om enhver detalj, det lett for regjeringen å honorere opplysningsplikten ved å dyngte Stortinget ned i detaljer. Vårt styringssystem vil være bedre tjent med å insistere på regjeringens plikt til å underbygge sine synspunkter og forslag med et utvalg av sentrale opplysninger. Hvis materialet oppfyller de grunnleggende krav om sann og dekkende informasjon, vil det sette Stortinget i stand til å treffe de overordnede politiske valg som naturlig hører hjemme i landets nasjonalforsamling. Den vekten på detaljer av mer og mindre teknisk karakter som debatten ofte bærer bud om, virker i motsatt retning.”

Dette medlem deler disse refleksjoner fra kommisjonen både i den aktuelle sak og som en almen rettesnor.

Dette medlem konkluderer med at flyplassvedtaket dreide seg om en politisk kamp hvor det ikke var illegitime metoder, men politiske beslutninger hvor noen aktører utviste stor evne til strategisk tenking for å nå ønskede resultater som avgjorde saken. Det er ikke illegitimt å vinne gjennom styrke, eller gjennom at andre partier bøyer kne. Stortinget fikk det som det ville selv om noen, i etterpåklokskapens lys, ville gjort noe annet, er et politisk problem for dem som helst ville ombestemme seg.

#### **4. 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 Lars Gunnar Lie og Kjell Opseth for det mangelfulle og feilaktige planleggingsprosjektet av hovedflyplassen for Østlandet.

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.

#### **5. KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

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 – vedlegges protokollen.

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

**Gunnar Skaug**  
leder

**Svein Ludvigsen**  
ordfører og sekretær