

Møte fredag den 28. mai kl. 10

President: L o d v e S o l h o l m

D a g s o r d e n (nr.96):

1. Kulturministerens mediepolitiske redegjørelse
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om salg av kraft fra Saudefaldene til Eramet (Innst. S. nr. 191 (1998-99), jf. St.prp. nr. 51 (1998-99))
3. Innstilling fra kommunalkomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om rett til dekning av nødvendige utgifter til hjelpemidler, skolemateriell og utgifter knyttet direkte til godkjent attføringsopplegg (Innst. S. nr. 186 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:33 (1998-99))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om ferdigstillelse av Romeriksporten og om driftsforholdene på Gardermoen (Innst. S. nr. 182 (1998-99), jf. St.meld. nr. 31 (1998-99))
5. Referat

Presidenten: Følgjande innkalla vararepresentantar har teke sete:

For Akershus fylke: Åge *Tovan*

For Møre og Romsdal fylke: Aud *Folkestad*

For Vestfold fylke: Trine *Gjersøe*

Frå den norske delegasjonen til Den felles parlamentarikerdelegasjonen til EFTA og EØS' møter på Lillehammer ligg det føre søknad, underteikna av delegasjonens leiar, stortingsrepresentant Haakon Blankenborg. Søknaden gjeld permisjon i dagane 1. og 2. juni for representantane Grete *Knudsen*, Morten *Lund*, Bror Yngve *Rahm*, Siri Frost *Sterri* og Haakon *Blankenborg*.

Etter forslag frå presidenten vart samrøystes vedteke:

1. Søknadene blir handsama straks og innvilga.
2. Følgjande vararepresentantar blir innkalla for å møte i permisjonstida:
For Hordaland fylke: Sigurd *Grytten*
For Oppland fylke: Kjell Ivar *Fossnes*
For Telemark fylke: Vivian Knarvik *Bugge*
For Sør-Trøndelag fylke: Bjørg *Bruset* og Michael *Momyr*
3. Michael Momyr blir innvald til Lagtinget for den tida han møter for representanten Siri Frost *Sterri*.

S a k n r . 1

Kulturministerens mediepolitiske redegjørelse

Statsråd Anne Enger Lahnstein: Jeg er glad for denne anledningen til å gjøre rede for de mål og virkemidler som ligger til grunn for Regjeringens mediepolitikk. Den teknologiske utviklingen, internasjonaliseringen og kommersialiseringen byr på store utfordringer i mediesektoren i årene som kommer, og dette vil gjøre at de sentrale mediepolitiske virkemidler stadig må tilpasses endrede vilkår. Selv om dette tvinger fram diskusjoner om enkeltsaker og reguleringer av delområder på me-

diefeltet, vil jeg understreke at de grunnleggende overordnede målene for mediepolitikken ligger fast.

Utgangspunktet for Regjeringens politikk er å sikre ytringsfriheten som en forutsetning for et levende folkestyre. Dette forutsetter at mediene er åpne kanaler for kulturelle impulser, informasjon, meningsbrytning og samfunnsdebatt. Ut fra demokratiske og kulturelle interesser er det nødvendig å sikre mangfold og kvalitet i medienes forvaltning og formidling av nyheter, kunnskap og kultur. Den beste garantien for reell ytringsfrihet er et mangfold av uavhengige medier med god geografisk spredning som kan sikre et bredt spekter av informasjon og meninger. Som følge av dette er det viktig å motarbeide tendenser til ensretting og eierkonsentrasjon innen massemedia. Samtidig må pressen og kringkasterne gis rammevilkår som gjør dem i stand til å oppfylle behovet for kvalitet og allsidighet. Mediene har en meget viktig kulturpolitisk rolle. Det er derfor nødvendig med en aktiv innsats for å sikre et norskspråklig tilbud, samtidig som det kulturelle mangfoldet kan opprettholdes og utvikles. Dette er et mål som det har vært og er bred politisk enighet om her i landet.

Så langt har vi lyktes godt med å nå disse målene. Allmennkringkastingen har sterk tradisjon i Norge, og vi har en flora av lokalaviser som ingen andre land kan vise maken til. Statistisk sentralbyrås tall for 1998 viser en stabil oppslutning både om avisene og om allmennkringkasterne. Norske medier holder også en høy kvalitetsmessig og etisk standard.

Viktige virkemidler for å nå de målene som jeg har skissert, er pressestøtte og momsfritak for aviser, mens lovregulering, konsesjonsvilkår og økonomiske virkemidler har vært sentrale på allmennkringkastingsområdet.

Som kjent er mediene preget av omfattende teknologiske endringer. Dette påvirker medieområdet generelt, men særlig kringkastingen. Vi står på terskelen til en omlegging fra analog til digital spredning av radio og fjernsyn. Digitaliseringen av kringkastingen vil føre til at tele, IT- og kringkastingssktorene får en felles teknologisk basis. Dette vil gjøre grensene mellom sektorene mindre tydelige. Det er denne utviklingen som gjerne omtales som «konvergens».

For kringkastingen er det særlig to forhold som får stor betydning. For det første medfører digitaliseringen at ulike distribusjonsnett i prinsippet kan benyttes til kringkasting. Konsekvensen er at kringkastingstilbudet vil bli mangedoblet. For det andre vil utviklingen endre de økonomiske rammevilkårene til eksisterende medievirksomheter og øke konkurransen. Nye aktører som får tilgang til rimeligere distribusjonskanaler, vil komme på banen og konkurrere med etablerte medier som inntekter som ikke nødvendigvis øker i samme takt.

Det er mye usikkerhet knyttet til hva den teknologiske utvikling i praksis vil bety. Jeg vil advare mot at vi kun ser på det som teknologisk er mulig. Like viktig er det å forstå hva folk egentlig ønsker. Vi vet at folks medievaner ikke endres over natten. Uansett hva vi velger å tro om fremtiden – ikke minst om tempoet i utviklingen – er de endringer vi nå ser konturene av, uhyre vidtrekkende. Re-

gjeringen har derfor sett behovet for en gjennomgang av bl.a. kringkastingspolitikken. Dette var bakgrunnen for at Regjeringen i fjor vår oppnevnte et utvalg som fikk i oppdrag å kartlegge de politiske og rettslige konsekvenser av konvergensutviklingen, med spesiell fokusering på eventuelle behov for endringer av tele- og kringkastingsløvene. Konvergensutvalget vil avgi sin innstilling i juni i år.

Gjennom Internett ser vi alt i dag de første tilløp til hva som kan bli konsekvensene av konvergensen. Vi kan se film over Internett, selv om kvaliteten så langt ikke er den beste. Vi kan se bilder og høre radioprogrammer. Her er kvaliteten langt bedre enn for film. Lengde har det vært hevdet at Internett og tjenester som formidles via Internett, befinner seg i et lovtomt rom. Særlig er slike påstander satt fram om innhold som kan betegnes som voldelig eller pornografisk. Dette er ikke riktig. Alle norske databaser er regulert av den generelle straffelovgivningen. Den har som kjent regler som forbyr utbredelse av film og bilder med slikt innhold. La meg også nevne at det foregår et omfattende internasjonalt arbeid om tiltak på dette området, tiltak som dels omfatter krav om at bransjen selv tar ansvar for regulering. En proposisjon om norsk deltakelse i et internasjonalt program for sikker bruk av Internett vil bli lagt fram til høsten.

I tillegg til digitaliseringen har medieutviklingen lenge vært preget av ytterligere to tendenser: internasjonalisering og kommersialisering. Med et tastetrykk er tilbud fra hele verden tilgjengelig – på godt og vondt. Kommersialiseringen er et faktum, og den skaper nye konkurransevilkår. Det tvinges vi til å ta konsekvensen av, bl.a. ved å tilby NRK nye og konkurransedyktige vilkår. Men samtidig må vi møte de negative utslagene, forflatningen og de mindreværdige produktene. En måte å demme opp for dette på er en aktiv kulturpolitikk, hvor den nye teknologiens muligheter tas i bruk. De enorme mengder av ressurser som finnes i våre kulturinstitusjoner, må gjøres tilgjengelige – enten det gjelder NRKs arkivmateriale, eller samlinger i museer og gallerier. Vi er godt på vei og vil videre. Det er vi som har ansvaret for at det skal finnes programtilbud tuftet på vår egen kultur, våre egne tradisjoner og preferanser. Det ansvaret må vi ta.

Selv om kommersialiseringen er et faktum, betyr ikke det at vi må legge oss flate for kommersielle interesser. Det er ikke aktuelt for Regjeringen å åpne for mer liberale reklameregler i kringkastingen. I proposisjonen om sponsing har vi foreslått en skjerpning av sponsereglene for NRK. Vi legger stor vekt på at NRK reelt skal framstå som en reklamefri kringkaster.

Den teknologiske utviklingen har fått mye oppmerksomhet og er blitt grundig debattert både i dagspresse og i fagblader, på seminarer og konferanser de senere årene. Debatten har etter min mening hatt for sterk fokusering på teknologi. Det som tross alt er det viktigste fra et kultur- og mediepolitisk ståsted – innholdet i mediene – har lett for å havne i bakgrunnen.

Selv om vi nå står på terskelen til et nytt årtusen, og teknologiske nyvinninger vil kunne føre til dyptgripende endringer i mediebildet, ser jeg liten grunn til å endre de overordnede målene for mediepolitikken. Dette skyldes

ikke konservatisme eller mangel på visjoner, men derimot en erkjennelse av at mediemangfold, ytringsmuligheter og tilgang på saklig og allsidig informasjon er avgjørende forutsetninger for et demokratisk samfunn. Disse målene er like aktuelle som før, men vi må være villige til å drøfte hvilke virkemidler som er best egnet til å nå målene. Vi må være villige til å tenke nytt og til raskt å gå inn med nødvendige endringer av virkemidlene.

Allmennkringkasterne NRK, TV 2 og P4 skal følge prinsippene som gjelder for allmennkringkasting. For NRK er dette slått fast i kringkastingsoven og vedtektene til selskapet. For TV 2 og P4 er det slått fast i konsesjonsvilkårne. Jeg vil ikke her gå nærmere inn på detaljspørsmål knyttet til programstatistikk, lytter- og seeroppslutning eller utviklingen i reklamemarkedet. Jeg viser i stedet til de enkelte selskapenes årsmeldinger.

Jeg har notert med glede at Allmennkringkastingsrådet i sin rapport for 1998 uttaler at det samlede norske allmennkringkastingstilbudet i hovedsak må sies å være godt, og at den faglige standarden i disse kanalene ligger klart over det en finner hos konkurrentene. Rådet mener i 1998 også å ha registrert små, men betydningsfulle tegn til en positiv utvikling på områder der kanalene tidligere har fått kritikk.

Jeg konstaterer at NRKs samlede tilbud i radio tilfredsstiller kravene til allmennkringkasting og et allsidig programtilbud. Rådet påpeker imidlertid visse svakheter i NRKs fjernsynskanaler. Dette gjelder bl.a. dekningen av kunst, kultur og medier i NRK1. Dette vil jeg ta opp med NRK.

Når det gjelder P4 Radio Hele Norge, forutsetter jeg at kanalen, i tråd med de forpliktelsene som følger av konsesjonen som allmennkringkaster, vil sørge for sendinger til den samiske befolkningen og minoritetsgrupper. Det er ikke aktuelt å svekke denne forpliktelsen. Hvordan den skal gjennomføres, er så P4s ansvar.

Hos TV 2 har Allmennkringkastingsrådet registrert en gledelig justering i riktig retning på områdene kunst og kultur og religion og livssyn.

Det finnes likevel rom for forbedringer, men jeg noterer at TV 2 nå ser ut til å ta alvorlig de mangler jeg tidligere har påpekt i TV 2s programprofil, og at kanalen nå viser tegn til en mer positiv holdning til allmennkringkastingsforpliktelsene. Jeg forutsetter at TV 2 nå snarlig følger opp kravene om sendinger for samer og minoriteter, og at kanalen prioriterer barneprogram.

Jeg vil følge utviklingen hos samtlige allmennkringkastere nøye i tiden framover. TV 2 har som kjent bedt om drøftinger med departementet med sikte på å få konsesjonen fornyet før den går ut ved årsskiftet år 2002/2003. Jeg er innstilt på å innlede slike diskusjoner med TV 2, og vil legge stor vekt på selskapets allmennkringkastingsforpliktelser i disse diskusjonene.

Regjeringen ser det som en overordnet mediepolitisk oppgave å sikre norske allmennkringkastere gode økonomiske rammevilkår. I dette ligger å gi NRK et rimelig inntektsgrunnlag, og å opprettholde et regelverk og en konsesjonspolitikk som sikrer norske allmennkringkastere gode konkurransevilkår. Men også her går det grenser, jeg er

f.eks. ikke innstilt på å fire på kravene når det gjelder forbud mot reklame i tilknytning til sendinger rettet mot barn.

Norkring er Norges største distribusjonsselskap for radio- og fjernsynssignaler. Selskapet eier senderne for NRK, TV 2, P4 og de fleste lokalkringkasterne i Norge. NRK eier 60 pst. av aksjene i Norkring AS. De resterende 40 pst. eies av Telenor AS. Det er tidligere forutsatt at NRK skal redusere sin eierandel til ca. 9 pst. NRK ønsker nå å selge hele sin aksjepost i Norkring til Telenor. NRK peker på at selskapet etter salget ikke lenger vil ha en dobbeltrolle som kunde og medeier i Norkring. Dette vil være ryddig i forhold til Norkrings øvrige kunder, som jo er konkurrentene til NRK. Jeg legger opp til at salget om kort tid blir godkjent av NRKs generalforsamling.

Jeg har for øvrig fremmet en rekke forslag til endringer av lovverket på kringkastingsområdet i innværende stortingsperiode, som vi kommer tilbake til i forbindelse med behandlingen av disse.

Jeg vil benytte anledningen til å nevne et kommende forslag som vil få betydning for allmennkringkasternes konkurranse om rettigheter til viktige sportssendinger. EU vedtok i 1997 et endringsdirektiv til det såkalte fjernsynsdirektivet, som er en del av EØS-avtalen. Endringsdirektivet gjør det mulig å sikre at viktige begivenheter skal kunne mottas vederlagsfritt av en betydelig del av seerne. Hovedpoenget er å sørge for at store begivenheter som fotball-VM og olympiske leker ikke bare sendes på betalingskanaler som dekker en begrenset andel av fjernsynsseerne. Når EØS-komiteen ventelig om kort tid foreslår å innlemme endringsdirektivet i EØS-avtalen, vil Regjeringen fremme proposisjoner for å gjennomføre dette i Norge. Fjernsynssendinger fra viktige sportsarrangementer vil etter dette forslaget bli tilbudt kringkastere som har bred nasjonal dekning i Norge, dvs. NRK og TV 2

Tall fra lokalkringkasterne viser at både lokalradio og lokalfjernsyn fortsatt går med store underskudd. Sammenlignet med 1997 viser likevel tallene en samlet resultatforbedring for denne gruppen medier på om lag 15 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak en positiv utvikling innen lokalfjernsyn. Det er ikke aktuelt for Regjeringen å utvide eller innføre nye økonomiske virkemidler for lokalkringkasting utover de tilskudd som gis gjennom Audiovisuelt Produksjonsfond.

Etter en lengre periode med prøvesendinger har NRK og P4 nylig inngått avtale med Norkring om utbygging av et digitalt bakkenett for radio. Norkring vil stå for utbyggingen og eie sendenetten, NRK og P4 og det selskapet som får den nye DAB-konsesjonen, vil leie kapasitet av Norkring. Allerede nå kan ca. 33 pst. av befolkningen få inn NRKs og P4s DAB-sendinger.

Etter avtalen skal 45 pst. av sendenetten være ferdig innen utgangen av 1999. Da skal hele Østlandet, strekningen Skien-Trondheim og Karasjok og Kautokeino være dekket. I løpet av år 2000 regner man med en dekning på minst 60 pst. For riksblokken er det forutsatt at dekningsgraden minst skal tilsvare den NRK P1 har i dag, dvs. nær 100 pst.

Statens medieforvaltning sluttbehandler nå søknadene om den nye konsesjonen for riksdekkende DAB-sendinger.

En avgjørelse i denne saken vil ventelig foreligge før sommerferien.

Regjeringen vil om kort tid legge fram en stortingsmelding om utbygging av digitalt sendenetten for fjernsyn på bakken. Digitalt fjernsyn vil åpne for nye interaktive tjenester, rimeligere distribusjon og et bredere programtilbud. Sentrale spørsmål i meldingen vil være hvordan allmennkringkasting skal sikres i en digital sammenheng. Et annet spørsmål er hvordan vi kan sikre åpne standarder for ulike digitale fjernsynstilbud. En eventuell utbygging av et digitalt bakkenett for TV vil i en overgangsperiode føre med seg økte kostnader for kringkasterne, fordi analoge og digitale sendinger i noen år må gå parallelt.

Norge disponerer for tiden en ledig frekvens på langbølgebåndet. Det er ingen ting som prinsipielt hindrer at det kan bli gitt konsesjon til privat radiovirksomhet på lang- eller mellombølge dersom det finnes ledige frekvenser. Muligheten for å søke konsesjon vil bli kunn gjort på vanlig måte.

Norges Fiskarlag har i en årrekke tatt til orde for bedre radiodekning for sjøfarende i Barentshavet. Spørsmålet har vært gjenstand for stor interesse i Stortinget, og jeg har lagt betydelig vekt på å få løst dette, og den første senderen blir satt i drift 15. juni i år. Den andre vil trolig være klar i år 2000. Jeg er glad for å kunne melde at saken nå er løst, og at vi alt i år vil få betydelig bedre radiodekning i dette området.

I allmennkringkastingen er det et sentralt prinsipp at det skal være et tilbud til hele befolkningen. I dette ligger det en forpliktelse om at tilbudet skal ha fullgod geografisk dekning, samtidig som det skal tilgodese brede og smale grupper i befolkningen.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har tatt opp spørsmålet om NRK har fulgt opp de forutsetninger som Stortinget gav uttrykk for i forbindelse med vedtak om økt kringkastingsavgift i statsbudsjettet for 1996 og 1997. Konkret dreier det seg om opprettelse av egne distriktsendinger for Østfold og Nordland. Jeg avventer en utdypet redegjørelse fra NRK før saken kan legges fram for Stortinget, og jeg legger opp til å omtale den i budsjettproposisjonen for år 2000.

I innstillingen til meldingen om kringkasting og dagspresse for 1997 bad komiteen departementet om å vurdere om det er aktuelt å lovfeste teksting av direkte sendte program, dersom det ikke er mulig å komme fram til bedre løsninger i samarbeid med allmennkringkasterne. Spørsmålet om døveteksting har også vært tatt opp i Stortingets spørretime flere ganger det siste året.

NRK opplyser at de nå er i sluttfasen med å fremstille en modell for programmet som er nødvendig for å gjøre om tale til tekst på direkten. Jeg vil understreke at både NRK og TV 2 har et selvstendig ansvar for å tekste så mye som mulig av sendingene. Dersom teknologien likevel ikke skulle virke, vil jeg alt nå forberede et arbeid med sikte på å lovfeste teksting av fjernsynsprogram, slik jeg også opplyste i spørretimen sist onsdag.

Aviser som mottar pressestøtte, hadde i 1998 et samlet underskudd før støtte på ca. 155 mill. kr. Dette er en økning på 3 mill. kr fra 1997. Tallene viser at

som tidligere er det særlig nr. 2-avisene og de fem rikspredte meningsbærende avisene som går med betydelig underskudd, og som har behov for pressestøtte for å overleve.

Stortinget bad under behandlingen av statsbudsjettet for 1999 Regjeringen om å sette ned et offentlig utvalg for å gjennomgå pressestøtten. I likhet med andre statlige ordninger må pressestøtten jevnlig tilpasses utviklingen i pressens struktur og økonomi, mediebildet for øvrig og samfunnet ellers. Avisene møter en stadig økende konkurranse fra andre medier, og mange aviser befinner seg i en økonomisk vanskelig situasjon bl.a. på grunn av at mange har fått økte portoutgifter.

16. april i år oppnevnte Regjeringen et utvalg som skal foreta en samlet vurdering av offentlig politikk med betydning for pressens rammevilkår. Utvalget ledes av tidligere kulturminister Hallvard Bakke og har fått en bred faglig og geografisk sammensetning. Utvalget skal avgi sin innstilling 15. april i år 2000. For å unngå avisdød og for å kunne dra nytte av utvalgets arbeid er det viktig å opprettholde mest mulig stabile rammevilkår for pressen i perioden fram til denne utredningen foreligger.

Norge er ett av flere land i Europa som har innført regler om eierbegrensninger i mediene. Vi har gjort dette nettopp ut fra hensynet til å styrke ytringsfriheten, mangfoldet i mediesektoren og de reelle mulighetene til å ytre seg.

Eierskapsloven trådte i kraft ved årsskiftet i år. Det nyopprettede Eierskapstilsynet skal føre tilsyn med erverv i dagspresse og kringkasting, og kan gripe inn overfor erverv som fører til en betydelig eierstilling, og som er i strid med lovens formål om å fremme ytringsfrihet og mediemangfold. Over 20 ulike erverv er undersøkt så langt. Eierskapstilsynet arbeider videre med rundt halvparten av disse for å avklare om de er i strid med eierskapsloven.

Eierskapsloven gjelder i dag presse og kringkasting. Den teknologiske utviklingen vi nå ser, fører til nye måter å formidle innhold på. De nye mediene har eller kan få stor gjennomslagskraft i befolkningen, og de formidler mye av det samme stoffet som presse og kringkasting gjør. Stortinget har gitt Regjeringen fullmakt til å la eierskapsloven gjelde for andre medier enn presse og kringkasting. Internett har allerede endret noen av forutsetningene som lå til grunn for lovforslaget. Jeg vil avvende Konvergensutvalgets innstilling, men er generelt innstilt på en føre var-holdning med hensyn til nødvendigheten av å utvide lovens virkeområde.

I stortingsmeldingen om eierforholdene i mediene i 1997 ble det foreslått å lovfeste prinsippet om redaksjonell uavhengighet. Et flertall i Stortinget sluttet seg til dette. I januar 1998 sendte Kulturdepartementet et forslag til lov ut på høring. Lovforslaget bygde på prinsippene i Redaktørplakaten, som norske medieiere etter mitt inntrykk i hovedsak respekterer. Høringsinstansene var delt i synet på forslaget.

Justisdepartementet har konkludert med at en lovfesting av dette prinsippet trolig er i strid med Grunnloven § 100 om ytringsfrihet, dette fordi eierne vil kunne miste muligheten til å ytre seg fritt gjennom egne publikasjoner. Selv om det er ulike oppfatninger av dette i det juri-

diske miljø, har jeg kommet til at det ikke vil være riktig å fremme et forslag som etter Regjeringens syn kan være i strid med Grunnlovens bestemmelse om ytringsfrihet.

I 1997 sluttet Stortinget seg til et forslag om å innføre plikt for medieforetak til å informere om egne eierforhold. Etter planen skulle reglene om informasjonsplikt og redaksjonell uavhengighet danne en felles særlov. Når det nå ikke lenger er aktuelt med en lovfesting av redaktørinstituttet, vil det neppe være hensiktsmessig å fremme forslag om en egen lov om informasjonsplikt.

Forslaget var at informasjonsplikten skulle omfatte opplysninger om prosentvis fordeling av eierandeler mellom de fem største eierne i hvert medium. Flere høringsinstanser påpekte at slik informasjon vil ha begrenset verdi for publikum, fordi det ikke ville bli opplyst om hvilke interesser som står bak de største eierne.

Jeg har derfor undersøkt andre måter å sikre åpenhet om eierforholdene i norske medier på. Og jeg vil be om at Eierskapstilsynet nå jevnlig utgir en rapport om eierforholdene i norske medier.

Regjeringen er ikke innstilt på å åpne for økt kommersialisering i kringkastingen. Vi er svært oppmerksomme på de problemstillinger konvergensen reiser, også for Internett, og vi legger stor vekt på å opprettholde et bredest mulig tilbud på norsk i radio og fjernsyn.

De overordnede målene for mediepolitikken ligger fast, selv om teknologien endrer seg. Regjeringen legger vekt på å opprettholde ytringsfriheten, et allsidig og kvalitativt godt norskspråklig tilbud med bred geografisk spredning.

Presidenten: Presidenten vil gjere framlegg om at kulturministerens mediepolitiske utgreiing vert lagd fram for handsaming i eit seinare møte – og ser det som vedteke.

S a k n r . 2

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om salg av kraft fra Saudefaldene til Eramet (Innst. S. nr. 191 (1998-99), jf. St.prp. nr. 51 (1998-99))

Presidenten: Etter ønske frå energi- og miljøkomiteen vil presidenten gjere framlegg om at debatten blir avgrensa til 40 minutt, og at taletida blir fordelt med 5 minutt til kvar gruppe.

Vidare vil presidenten foreslå at det ikkje blir gitt høve til replikkar etter dei enkelte innlegg, og at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det blir sett som vedteke.

Bent Hegna (A) (ordfører for saken): Jeg har ikke behov for å si så veldig mye. Det er en enstemmig innstilling som er lagt fram. Jeg skal bare komme med et par kommentarer.

Det mest naturlige hadde vært at komiteen hadde behandlet denne saken, altså St.prp. nr. 51 for 1998-99, samtidig med St. prp. nr. 52 for 1998-99 som vi skal behandle senere. Men siden komiteen oppfatter dette som en relativt liten sak, og har fått forsikringer i et brev fra

statsråden om at dette ikke binder opp komiteen på noen måte i forhold til behandlingen av St.prp. nr. 52, har vi valgt å behandle denne saken nå.

Jeg har bare lyst til å understreke et par forhold. For det første forbeholder komiteen seg retten til å komme med andre løsninger når vi skal behandle St.prp. nr. 52 enn det Regjeringen foreslår når det gjelder forlenget leieavtale for Saudefaldene. Det andre som komiteen har lagt vekt på, er at vi forutsetter at hele kraftvolumet på 883 GWh/år fra Saudefaldene til Eramet, som det dreier seg om i denne proposisjonen, skal brukes ved smelteverkene i Sauda og i Porsgrunn.

Med disse få merknadene har jeg i grunnen ikke behov for å si noe mer.

Hallgeir H. Langeland (SV): SV støtter under tvil denne tilrådinga. Ikkje minst er det viktig å presisere det som saksordføreren sa, nemleg dei avgrensingane som ligg i behovsvilkåra i forhold til kor krafta skal brukast.

Eg vil gjerne seia nokre ord om Elkem i denne saka, og i denne samanhengen må eg i grunnen minna meg sjølv om Fred Åkerstrøm si vise: «sådan er kapitalismen». Eg har vore mange gonger i Sauda og blitt fortalt av leiinga i Elkem at dei skal satsa 110 pst. på Sauda-samfunnet, at dei skal bygga eddiksyrefabrikk, og at dei skal gjera alt dei kan for dette samfunnet! Og så opplever ein altså at dei eitt-to år seinare, ja gjerne ein dag etter at dei har lova dette, seier: Nei, me sel oss ut, me har ikkje behov for å ha interesser i Sauda-samfunnet, Sauda-samfunnet betyr veldig lite for oss eigentleg.

Eg blir litt hissig over at selskap opptre på denne måten. Dei som gong på gong seier til oss: Me må ha ei framsynt planlegging, de må leggja til rette og gje dei rette rammevilkåra, slik at me kan fungera skikkeleg! Og så oppfører dei seg slik som dette. I det perspektivet er eg litt forundra over at Regjeringa går inn for at Elkem skal få bygga ut Saudefalla. No er det SV si meining at Saudefalla ikkje skal byggast ut, men Regjeringa går altså inn for dette.

Eg håper at stortingsfleirtalet er av ei anna oppfatning og syter for at Elkem sin handlemåte mot Sauda-samfunnet i denne saka gjer at dei er uaktuelle i forhold til ei eventuell utbygging av Saudefalla.

SV støtter likevel tilrådinga frå komiteen.

Gunnar Kvassheim (V): Det er positivt at det foreligger en enstemmig innstilling fra komiteen, og det er positivt at Regjeringens opplegg får full tilslutning.

Det er viktig for Sauda-samfunnet og for denne delen av Rogaland at Eramet får sikret krafttilførselen, og det er naturlig at dette skjer gjennom en avtale med Elkem. Smelteverket i Sauda forsynes med kraft fra Saudefaldene, som eies av Elkem. Saudefaldene disponerer anlegget fram til år 2010. Det er naturlig at en god løsning for Sauda og en god løsning for Eramet bygger på en ordning med Elkem. Disse forholdene er langt på vei svar på det spørsmålet representanten Langeland stilte i forhold til Regjeringens håndtering.

Det som foreligger, er et opplegg på greie vilkår, godt tilpasset lokalsamfunnets interesser. En helhetlig løsning

får vi først på plass når det blir avklart hvem som skal forestå den videre utbygging og håndteringen av de ressursene som ligger i tilknytning til Saudefaldene.

I forhold til Langelands bemerkning når det gjaldt utbygging, er det viktig å få fram at omfanget av denne utbyggingen blir behandlet som en egen sak. For Venstres del blir det ikke aktuelt å gå med på det mest omfattende alternativet, men det foreligger en mellomløsning som verneinteressene fullt og helt stiller seg bak.

Når det gjelder den videre utbygging, får vi anledning å komme tilbake til dette, men Regjeringen har der også sagt at i og med at Elkem sitter i en nøkkelrolle allerede, er det naturlig at man bygger videre på et samarbeid med Elkem. Det opplegget som Regjeringen har, er fullt og helt i samsvar med Sauda-samfunnets ønsker.

Jan Johnsen (H): Jeg hadde i utgangspunktet ikke tenkt å ta ordet i denne saken, men etter at Langeland kom med sitt utfall mot Elkem, synes jeg det er riktig å korrigere litt.

For det første er det ikke slik at Sauda-samfunnet betyr veldig lite for Elkem. Sauda-samfunnet betyr fortsatt mye for Elkem, og det har de vist gjennom den måten som de har handlet på også i denne saken. At dette nye firmaet har kommet inn, er en styrking av samfunnet.

Eddiksyrefabrikken er ikke skrinlagt – tvert imot. Den kan bli mer aktuell enn Langeland og jeg er klar over i dag. Jeg synes det er riktig å presisere disse tingene.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 3470)

S a k n r . 3

Innstilling fra kommunalkomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om rett til dekning av nødvendige utgifter til hjelpemidler, skolemateriell og utgifter knyttet direkte til godkjent attføringsopplegg (Innst. S. nr. 186 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:33 (1998-99))

Sverre J. Hoddevik (H) (ordfører for saken): Innst. S. nr. 186 er et begrenset dokument i volum, men det omhandler et seriøst forslag om forskriftsendring som ved bifall ville forbedre situasjonen for studerende personer under godkjent attføring. Flertallet har likevel funnet å måtte avvise forslaget.

Departementet har gjennom korrespondanse med komiteen redegjort for forvaltningspraksis knyttet til angjeldende forskrift, herunder også den buffer som ligger i Statens lånekasse i fall lærestedene dokumenterer finansieringsbehov utover gjeldende forskriftsramme på 5 000 kr og innenfor godkjent attføringsopplegg.

Begrunnelsen for å holde på dagens ordning er tredelt og i samsvar med departementets syn. Dekking etter regning vil anspore lite til nøkternhet ved innkjøp av materiell. Likhets hensyn i forhold til andre som finansierer utdanninga sjøl, må være med i vurderinga. Funksjonshemmede med særlig store utgifter til skolemateriell har allerede unntak fra denne forskriftsbestemmelsen.

Når det så gjelder ytterligere argumentasjon for eventuell endring, henviser jeg til mindretallet, som er sammenfallende med forslagsstilleren. Jeg anbefaler hermed flertallsinnstillinga.

Karin Andersen (SV): Dette kan virke som en veldig liten sak, men for de få det gjelder, er dette en svært viktig sak, og for samfunnet dreier det seg faktisk om å velge mellom svært store og svært små uttellinger og utgifter.

Jeg er faktisk litt sjokkert over utfallet av saken, fordi jeg trodde det var så åpenbart at det var et flertall som ville rette opp denne lille, men ganske dramatiske vanskeligheten for noen av dem som stiller svake i samfunnet vårt når det gjelder å konkurrere på arbeidsmarkedet.

Det lovverket som vi snakker om, skulle gi dem som trenger det mest, en reell mulighet til deltakelse i arbeidslivet. Det fungerer altså ikke for alle. Dette dreier seg om at når Arbeidsmarkedsetaten har godkjent et atføringsopplegg, som vi forutsetter at de har vurdert de totaløkonomiske sidene ved, fins det altså noen som trenger et opplegg som koster litt mer enn maksimalsatsene når det gjelder utstyr som skal til for å gjennomføre utdanningen. Dette kan dreie seg om noen få tusenlapper. I de enkeltksemlene jeg har vært borte i, dreier det seg om 2 000 -3 000 - 4 000 kr i ekstra kostnad knyttet til et godkjent atføringsopplegg som Arbeidsmarkedsetaten sjøl har fullstendig kontroll over dersom de mener ressursbruken står i forhold til hva man kan oppnå, dvs. hvis man kan forvente at vedkommende kommer ut i jobb.

Det viser seg at det ikke er ønske om å rette opp dette. Det sjokkerer meg, fordi slike små snubletråder som fins i systemet – enten det er i lov eller regelverk – altså kan rive enkeltmennesker over ende. De vi bruker tusenvis av kroner på å rehabilitere, risikerer vi ender opp som varige trygdemottakere med tusenvis av kroner i utgifter hver måned. Dette gjelder ikke mange, men de har fellestrekk.

Jeg trodde i min enfoldighet at det var politisk enighet mellom Arbeiderpartiet, sentrum og SV om at vi skulle ta spesielt hensyn nettopp til disse gruppene, fordi de har helseproblemer – gjerne av kronisk art – og de er fattige. Ofte er det kvinner med slitasjeskader som vil utdanne seg, og som vil jobbe. De skal altså klare sykdom, skole og dårlig økonomi på en gang. Er det da så urimelig at de får den lille hjelpen dette dreier seg om? For de fleste av oss er det småpenger som vi nesten ikke tenker på en gang, men for personer i en slik situasjon er det en uoverkommelig hindring.

Når flertallet henviser til Lånekassen og lån, skal ikke jeg avvise at det kan være en mulighet for noen, men for enkeltpersoner i en atføringssituasjon med kanskje en kronisk, fysisk eller psykisk lidelse, vil det bli en uoverstigelig hindring. 3 000 - 4 000 kr! Så knølnе går det an å være! Men risikoen for at disse personene blir varig trygdede, ser man rett i kvitøyet. Hva det betyr for den enkelte av livskvalitet, vil jeg ikke engang gå inn på.

Jeg er også forundret over Høyre og Fremskrittspartiet, som har vært opptatt av at regelrytteri og offentlig sektors detaljstyring ikke skulle gå ut over enkeltmennesket for hardt og gjøre det umulig for enkeltmennesker

å klare seg på egen hånd. Dette syns jeg er et godt eksempel på det.

Vi ser også at saksbehandlingen og utbetalingene i slike saker – folk blir bedt om å anke fra instans til instans, de skal bruke sosialkontor i forsøk på å klare seg – koster langt mer enn de utbetalingene som forslaget ville kunne føre med seg.

Jeg syns at denne saken krever at man diskuterer slike ting litt mer prinsipielt.

Fra SVs side må prinsippet være: Heller god hjelp en kort periode enn trygd livet ut. Heller noen få tusen kroner brukt på utdanning og atføring i en kortere periode enn hundre tusener brukt på trygd i årevis etterpå.

Jeg vil gjenta at dette dreier seg om godkjente atføringsopplegg, der arbeidsmarkedsetaten har full mulighet til å si at dette opplegget i kostnader er for dyrt i forhold til sjansen til å få vedkommende ut i varig arbeid, og dermed kan si nei. Men når arbeidsmarkedsetaten godkjenner et atføringsopplegg for en person som de vet har økonomiske vanskeligheter, er det etter mitt syn ikke mer enn rett og rimelig at de kan finansiere dette fullt ut, slik at sjansen for å gjennomføre løpet er god. Opplegget i seg sjøl vil jo også alltid koste langt mer enn det vi nå snakker om.

Så har flertallet anført at man kan bruke brukt materiell og på en slik måte være økonomisk og vise nøkternhet. Selvfølgelig kan man det. Selvfølgelig skal man det i de tilfellene det er mulig. Men hvis det ikke er mulig? Det fins en del yrker nå og en del skoler som krever materiell som er nytt. Noe av det er teknisk, og noe av det koster noen kroner, men det kan kanskje være akkurat disse yrkene som passer dem som er yrkeshemmet. Hva da? Skal vi stoppe disse menneskene for noen lusne tusenlappers skyld? Jeg syns dette er trist, jeg må få lov å gjenta det.

Så vises det til at hvis man er fysisk eller psykisk funksjonshemmet i lovens forstand, kan man få noen ytelser i tillegg. En del av de personene vi snakker om, har – som jeg sa – f.eks. kroniske slitasjeskader. Det dreier seg om kvinner som har jobbet i omsorgsykker, og noen av dem har ikke engang trengt å jobbe i mange år for å få slike skader. Men det er kanskje ikke den funksjonshemningen – for å si det slik – som er tyngst. Det er de økonomiske problemene som river dette over ende.

Vi påfører altså nå enkeltmennesker problemer de etter mitt syn ikke trengte å ha, og vi påfører det offentlige utgifter som jeg mener at vi godt kunne være foruten.

Så vises det også fra flertallets side til at man ønsker likhet i behandlingen av dem som må finansiere sin utdanning på egen hånd, og dem som får finansiert størstedelen av utdanningen sin gjennom et atføringssystem. Det kan være grunn til å fundere over det. Det er ingen som ønsker å innføre systemer som kan sette alminnelige menneskers rettferdighetsfølelse til side. Men jeg tror faktisk at vi her er i fullstendig utakt med folks alminnelige rettferdighetsfølelse. Jeg tror folk hadde syntes dette hadde vært greit. Hvis du trenger atføring og har problemer med å komme inn i yrkeslivet, og du mangler 4 000 kr for å finansiere noen hjelpemidler for å gjennomføre utdan-

ningen din, tror jeg faktisk ikke at folk flest hadde hatt det minste problem med å si OK, disse menneskene trenger denne ekstrahjelpen, la dem få den. Jeg og andre som er funksjonsfriske, som kan tørre å se et økt lån i Statens lånekasse rett i kvitøyet, kan klare den belastningen. Dette dreier seg om en annen gruppe, og det er svært få.

Til slutt skal jeg bare henvise til et brev som jeg har fått fra Fri rettshjelp i Oslo kommune, der advokat Knut Vigeland skriver angående en konkret sak som jeg har engasjert meg i, og som dette forslaget har tatt utgangspunkt i:

«Jeg kan bekrefte at jeg flere ganger har stått på saker som er helt identiske med klientens; Det offentlige innvilger støtte til utdanning, men gjør støtten så begrenset at utdannelsen dermed umuliggjøres.

Her må det åpenbart en lovendring til.»

Presidenten: Presidenten vil spørje om representanten aktar å ta opp sitt forslag.

Karin Andersen (SV) (fra salen): Selvfølgelig.

Presidenten: Dermed har Karin Andersen teke opp forslaget frå Sosialistisk Venstreparti.

Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 3.
(Votering, sjå side 3470)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om ferdigstillelse av Romeriksporten og om driftsforholdene på Gardermoen (Innst. S. nr. 182 (1998-99), jf. St.meld. nr. 31 (1998-99))

Presidenten: Etter ønske frå samferdselskomiteen vil presidenten gjere framlegg om at debatten blir avgrensa til 1 time og 15 minutt, og at taletida blir fordelt slik på gruppene: Arbeidarpartiet 25 minutt, Framstegspartiet 10 minutt, Kristeleg Folkeparti 10 minutt, Høgre 10 minutt, Senterpartiet 5 minutt, Sosialistisk Venstreparti 5 minutt, Venstre 5 minutt og Tverrpolitisk Folkevalde 5 minutt.

Vidare vil presidenten gjere framlegg om at det blir gitt høve til replikkordskifte på inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa.

Vidare blir det foreslått at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Presidenten ser det som vedteke.

Sverre Myrli (A) (ordfører for saken): Dette går unna, og det kan være bra, for det kan i utgangspunktet virke voldsomt å diskutere både Romeriksporten og driftsforholda på den nye hovedflyplassen på Gardermoen i ei og samme sak.

Jeg har tidligere sagt fra denne talerstolen at når vi får ferdig Romeriksporten og den tas i bruk 22. august, innledes en ny epoke i Jernbane-Norge. Gardermobanen vil bli et nytt, framtidsrettet og meget bra jernbanetilbud for

hele det indre Østlandet, ikke bare en tilbringertjeneste til den nye hovedflyplassen.

Men det er ikke til å legge skjul på at det har vært en del problemer tilknyttet utbygginga av Romeriksporten. Saka vi i dag har til behandling, er en beskrivelse av og ei orientering om de arbeidene som har vært gjort for å tette Romeriksporten. Flertallet her i huset har gang etter gang sagt at det er ei overordnet målsetting å ta vare på miljøet i Østmarka. Derfor har også flertallet gitt sin tilslutning til at inntil 1,3 milliarder kr skulle brukes til å tette Romeriksporten for å unngå de store skadene som ellers hadde oppstått hvis en ikke hadde gått til det skrittet. Vi registrerer at Regjeringa nå sier at det ser ut til at en skal klare å holde seg innefor det som tidligere er satt som ramme, altså 1,3 milliarder kr. Hvis det skulle bli endringer i dette, forutsetter jeg at Stortinget får det til behandling.

Det er viktig å slå fast at det arbeidet som vart gjort for å bøte på skadene i Østmarka, var og er riktige beslutninger. Komiteen sier at beboerne på Hellerud og andre tilgrensende områder skal være økonomisk skadesløse i forhold til de setningsskadene og andre typer skader som er påført, og det er Gardermobanen og staten sitt ansvar å rette opp de skadene som folk har fått på husa sine, hage-sine og hva det måtte være. Jeg er glad for at en enstemmig komitee slutter seg til disse prinsippa.

Helt fra vedtaket om Gardermoen som hovedflyplass ble fattet har det vært ei viktig føring at landets nye hovedflyplass skulle ha en høy kollektivandel – en stor andel av de flyreisende skulle reise kollektivt til og fra den nye hovedflyplassen. I dag er vi i den situasjonen at om lag 40 pst. av flypassasjerene kjører tog til og fra Gardermoen, og omtrent 20 pst. kjører buss. Vi er altså i den situasjon at ca. 60 pst. av de flyreisende reiser kollektivt i ei eller anna form. Dette er unikt. Det er knapt en flyplass i verden som kan måle seg med den kollektivandelen som Gardermoen har. Det viser at all skremselspropagandaen om at dette var politiske vedtak som var umulige å få gjennomført, ikke hadde rot i virkeligheten. Jeg er glad for det, og jeg er glad for den høge kollektivandelen som vi har. Den høge kollektivandelen har vi altså i dag, uten at Romeriksporten ennå er tatt i bruk.

Flertallet i komiteen sier at det er overordnet å «videreføre den høge kollektivandelen» som vi har i dag, også i tida som kommer. Det ville være katastrofalt om vi, når vi nå har klart å opparbeide en høy kollektivandel, skulle rive beina under dette, slik at andelen etter hvert blir lavere. Den høge kollektivandelen må videreføres.

22. august åpner altså Romeriksporten. Flytoget fra Oslo til Gardermoen vil bruke 19 minutter, og NSBs andre tog som også skal trafikkere strekningen, vil få vesentlig kortere kjøretid enn i dag. Billettprisene på Gardermobanen vil øke fra samme dato. Stortinget har sagt at Gardermobanens økonomiske situasjon skal gjennomgås etter driftsåret 1998-99. Det vil måtte bety at forsamlinga her i løpet av vinteren/våren neste år vil måtte ha en total gjennomgang av Gardermobanens økonomi.

Jeg nevnte i forhold til 22. august åpninga av Romeriksporten og økning av billettprisene. Før det sa jeg at det er viktig å videreføre den høge kollektivandelen. Det er

klart at vi her er ved ei kjerneproblemstilling. Flertallet sier også i innstillinga at en «understreker viktigheten av å videreføre den høge kollektivandelen, og mener dette må bli førende for den vurdering som skal gjennomføres» – altså av Gardermobanens økonomiske situasjon. Det ville være katastrofalt om vi skulle prise togtjenestene på en slik måte at den høge kollektivandelen som vi nå har, skulle gå nedover. Som sagt, flertallet sier at det skal være «førende» for det videre arbeidet å videreføre den høge kollektivandelen. Vi kan ikke få billettpriser på Gardermobanen som gjør at folk velger andre transportmidler enn toget.

Så noen ord om driftsforholda på flyplassen. Det er ikke til å legge skjul på at det har vært en del driftsproblemer, særlig tilknyttet drifta av den nye hovedflyplassen i vinter. Jeg vil for egen del si at jeg synes det fra flyplassledelsens side har vært vist stor vilje til å finne løsninger på de problema som har oppstått, og jeg er helt sikker på at de problema som ennå måtte eksistere, vil det finnes løsninger på, i alle fall de fleste av dem.

Fra vedtaket om Gardermoen som hovedflyplass ble fattet, og hele tida etterpå i flyplassplanlegginga har det vært én helt sentral overordnet pilar som er slått ned, og det er at grunnvannet under Gardermoen ikke skulle forurennes. Det prinsippet må det ikke sås noen som helst tvil om. Det må slås fast gang etter gang: Grunnvannet skal ikke forurennes. Derfor er det alvorlig at det nå er avdekket at den gjeldende utslippstillatelsen til flyplassen, altså Oslo Lufthavn Gardermoen, er brutt. Dette er, som komiteen sier, «meget kritikkverdige». Jeg henstiller til statsråd og departement om å anstrenge seg maksimalt for å finne løsninger slik at flyavisingsvæske og baneavisingsvæske renses i tråd med de forutsetningene som hele tida har ligget til grunn. En gang til: Grunnvannet under Gardermoen skal ikke under noen omstendigheter forurennes.

Fra Ullensaker og Nannestad kommuner, og for så vidt også fra en del andre i lokalsamfunnet, er det kommet kritikk av at de fastsatte inn- og utflygingstraseene på Gardermoen ikke følges. Uten å bli for teknisk vil det si at flya har andre traseer inn og ut til flyplassen enn det som har ligget til grunn. Kjerneproblemstillinga her er at flya bryter av tidligere enn det som har ligget til grunn, slik at folk som bor i nærheten av flyplassen, blir plaget av støy – folk som i utgangspunktet ikke skulle bli plaget av flystøy. Jeg skal ikke gå særlig nærmere inn på problemstillinga, men bare slå fast at komiteen i innstillinga forutsetter at det vedtatte reglementet for inn- og utflyging skal følges.

Så til slutt det siste punktet – et viktig punkt. Ikke at de andre punkta har vært uviktige, men her dreier det seg om ei problemstilling der det ikke ser fullt så lyst ut som når det gjelder de andre problema som har vært på Gardermoen, som jeg sa det har vært vist stor vilje til å finne løsninger på. Jeg tenker sjølsagt på flygeledersituasjonen. Her har vi, det er bare å erkjenne, store utfordringer. Den store økningen i antall nye flybevegelser som kom som en følge av Gardermoen, medfører også at det vil være behov for flere flygeledere. Det er det mangel på, og vi har ikke

minst fra siste spørretime en anelse om at problema kan komme til å forsterke seg utover sommeren.

Det er grunn til å stille spørsmål ved hvorfor samferdselsmyndighetene tillot en så stor økning i antall flybevegelser, samtidig som de samme samferdselsmyndighetene måtte vite at det til dels var stor mangel på flygeledere. Dette er en stor utfordring, og departementet må anstrenge seg maksimalt for å kunne løse problema i forhold til mangel på flygeledere.

Det er, som jeg sa, utvist stor vilje til å finne løsninger på de problema som er oppstått underveis, og det må også gjøres hva gjelder flygeledersituasjonen. Jeg er glad for at det ser ut til at et enstemmig storting i dag slutter seg til Arbeiderpartiets forslag om at Regjeringa skal legge fram en plan for hvordan man skal få bukt med flygeledersituasjonen, og at dette seinest skal gjøres i framlegget til statsbudsjett i høst.

Så helt til slutt: Sjøl om det har vært en del problemer både med flyplassen og med utbygginga av Gardermobanen, jeg tenker da på Romeriksporten, er jeg sikker på at når historia skal skrives i neste årtusen – om vedtaket, forhistoria og utbygginga av den nye hovedflyplassen med tilbringertjenesten – vil konklusjonen måtte bli at vedtaket om å legge den nye hovedflyplassen til Gardermoen og å bygge en ny og framtidretta høgastighetsjernbane som skulle være stammen i tilbringertjenesten, vil framstå som gode, riktige og framtidretta vedtak.

Thore Aksel Nistad (Frp): Innst. S. nr. 182 for 1998-1999 tar for seg ferdigstillelsen av Romeriksporten og driftsforholdene ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Jeg må minne om at det var Høyre og Arbeiderpartiet som dannede flertall da Oslo Lufthavn Gardermoen med tilhørende tilbringertjeneste ble vedtatt her i Stortinget.

Gardermobanen var kalkulert til 4,6 milliarder kr i 1992 og har siden økt til formidable 9,5 milliarder kr – hittil. Sporet Gardermoen-Eidsvoll er lempet over til Jernbaneverket – en kostnad på 1,6 milliarder kr. Merkostnadene ved tetting av Romeriksporten og skader på hus er ikke endelig avgjort. Det kommer altså i tillegg, og vi kan bare prøve å gjette oss til hva sluttsummen vil bli.

Ifølge St. prp. nr. 90 for 1991-1992 skulle Gardermobanen bli et meget lønnsomt prosjekt med en avkastning på 7 pst. Det var ingen ende på gode ord om hvor bra og lønnsomt dette prosjektet skulle komme til å bli. I dag står vi tilbake med et prosjekt som må ha 100 kr pr. passasjer pr. tur i subsidier for å gå i balanse. En billett fra Oslo sentrum til Gardermoen skulle altså i realiteten ha kostet om lag 190 kr. De private busselskapene kjører i dag den strekningen for 1/3 av dette beløpet. De er ikke subsidiert, og dessuten: De tjener penger. Det er forskjellen på sosialistenes verden og den reelle. Videre skal to års driftsunderskudd dekkes av skattebetalerne. Hvilke andre aksjelskaper får en slik gavepakke fra denne salen?

Fremskrittspartiet har hele tiden ment at AS, enten de er statlige eller private, skal behandles likt. Vi har derfor ved alle forslag om mer og mer penger konsekvent gått imot og heller bedt NSB Gardermobanen AS låne det de trenger i det private marked. Fremskrittspartiet stemte

imot det opprinnelige forslaget om å bygge Gardermobanen AS og Oslo Lufthavn Gardermoen. Fremskrittspartiet var den gang av den formening at private kunne bygge og drive flyplassen, med tilbringertjenesten.

Allerede helt fra begynnelsen av har det vært grunn til å kritisere styring, oppfølging av framdrift og økonomi, oversikt og kontroll av prosjektet Gardermobanen AS. Fremskrittspartiet ser heller ikke at gjeldssanering er en løsning for å få en riktig bedømmelse av de investeringene som er foretatt i Gardermobanen AS.

Jeg er klar over at Regjeringen har nedsatt en gruppe som skal foreta en bred gjennomgang av utbyggingen både av Gardermobanen og av Oslo Lufthavn Gardermoen. Fremskrittspartiet venter spent på den rapporten.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Denne saken dreier seg om fire punkt:

- tetting av Romeriksporten
- tilbringertjenesten til Gardermoen
- driftsforholdene på Oslo Lufthavn Gardermoen
- evaluering av Gardermoprojektet

La meg ta det siste først.

Dette er langt fra siste gang vi skal debattere dette temaet. Regjeringen har satt ned en gruppe som skal foreta en bred gjennomgang av planlegging og utbygging av Gardermobanen og Oslo Lufthavn. Arbeidet skal omfatte både planleggingsfase, utbyggingsfase med fokusering på beslutningsprosesser, ansvarsforhold, organisering av arbeid, økonomiske anslag, kostnadsstyring, kvalitetssikringsrutiner og informasjonsflyt. Miljøaspektene skal ha særlig oppmerksomhet. Rapporten skulle egentlig allerede vært lagt fram, men saksmengden har gjort at rapporten nå forventes lagt fram i juni. Det er når denne rapporten er lagt fram og denne informasjonen på en egnet måte er lagt fram for Stortinget, vi skal ha den virkelige gjennomgang av hva som gikk galt, og hva som gikk godt. Det er da vi skal forsøke å se hvem som visste hva, hvem som burde visst, hvem som fikk informasjon når de fikk den, og når den ble meddelt videre.

Stortingsmeldingen redegjør for de siste kostnadsverslagene knyttet til tetting av Romeriksporten og det som er skjedd siden saken forrige gang ble omtalt i et dokument til Stortinget. Det redegjøres for arbeidet med tetting, og at tunnelen forventes åpnet 22. august, noe som jeg tror de fleste av oss nok ser fram til.

Komiteen slår for øvrig fast at en forutsetter at de skadene Gardermobanen har påført bebyggelsen på Helle-rud, blir motvirket, og at huseierne blir holdt skadesløse, også i henhold til den garantierklæring som er gitt.

Vi kan slå fast at allerede før Romeriksporten er åpnet, er Gardermobanen en suksess med tanke på antall passasjerer. Hvordan økonomien i selskapet til slutt blir, har Stortinget ved en tidligere anledning sagt at en skal komme tilbake til etter første ordinære driftsår. Det er derfor ikke noe poeng i å bruke tid på dette her. Men Gardermobanen har altså så mange passasjerer som en hadde håpet, kanskje mer enn en hadde håpet og trodd på, i hvert fall med tanke på at Romeriksporten ennå ikke er åpnet. Da vil reisetiden kuttes betydelig, og togets for-

del i forhold til bil og buss blir enda større. Vi kan registrere at kollektivandelen blant flypassasjerene er på ca. 60 pst., og at toget har en andel på omtrent 39 pst. Men det er viktig å se nøye på billettprisens betydning og mulige positive eller negative konsekvenser i det videre arbeid.

Dessverre har ikke Oslo Lufthavn Gardermoen blitt en like stor suksess som Gardermobanen – i og for seg en kanskje noe uventet situasjon. Få eller ingen ville vel før flyplassen åpnet, hevdet at flytoget skulle bli en suksess, mens flyplassen skulle slite med betydelige innkjøringsproblemer. Nå kan det diskuteres hvorvidt innkjøringsproblemer på Gardermoen har vært større enn for sammenliknbare flyplasser de første driftsmånedene. Det er også verdt å ta med seg at flyselskapene må ta sin rettmessige del av ansvaret for at alt for mange flyavganger har vært forsinket og blitt kansellert. Når selskapene ikke klarer å stille nok mannskap, kan en ikke legge hele skylden på flyplassen. Men likevel er det ikke til å komme fra at det har vært problemer med trafikkavviklingen som har rammet en lang rekke passasjerer. Bagasjesystem og avising av flyene er to stikkord. Flygeledere er et annet, selv om flyplassen som sådan ikke kan skyldes for at det gjennom en årrekke ikke har vært utdannet nok flygeledere. Dessverre er ikke det et problem som kan løses over natten – det skulle vi nok gjerne ha sett – og en kan spørre seg om de ansvarlige sov i timen på det tidspunktet da tiltakene virkelig burde vært satt i verk for forholdsvis mange år siden for å møte den situasjonen som en på forhånd visste ville komme.

La meg avslutningsvis understreke at de miljøproblemer som er oppstått på Gardermoen, er en samlet komitee opptatt av å løse. Både flyavisingsvæske og baneavisingsvæske må håndteres i tråd med forutsetningene.

La meg helt til slutt nevne at det ville faktisk skapt interessante nye muligheter om flere av de partier som viser miljøengasjement i forhold til utslippsproblemer på Gardermoen, også hadde vært villige til å diskutere de miljøproblemer som flytrafikken i seg selv representerer, og ikke minst de unødvendige utslipp som følger av den store mengde fly som går med et skremmende lavt belegg.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): St.meld. nr. 31, Om ferdigstillelse av Romeriksporten og om driftsforholdene på Gardermoen, er på mange måter en kort og grei gjennomgang av status for de to nevnte prosjektene, som samlet sett representerer de største investeringene som er gjort i norsk samferdsel i de senere år – bortsett fra Bergensbanen er det kanskje de største man har gjort.

Det ligger en politisk historie bak begge prosjektene og selvsagt også en stor politisk uenighet rundt det. Det er kanskje derfor ikke så rart at de ivrigste tilhengerne av tiltakene har vanskelig for å se at noe kanskje kunne ha vært gjort lite grann annerledes.

Når det gjelder Gardermobanen og forholdene knyttet til Romeriksporten, har vi mange ganger diskutert dette i salen. I så måte inneholder ikke meldingen så mye nytt. Men det positive er at vi i august måned kan ta i bruk Romeriksporten. Det gleder vi oss alle over. Det har vi

lengt etter, og det tror jeg også forbrukerne vil sette stor pris på. Men samtidig er det bare å bekrefte det som noen av oss lenge har påpekt, at forutsetningene for dette prosjektet, som var bedriftsøkonomisk lønnsomhet fra første dag, ikke ville bli tilfellet – og det *er* ikke tilfellet. Det var faktisk allerede klart da flertallet i Stortinget tok ut kostnadene ved forlengelsen til Eidsvoll og dermed reduserte kostnadene med 1,7 milliarder kr. Det er åpenbart for de fleste, uansett hvilken bokføring man bruker, at banen i dag går med underskudd. Alle gleder seg. Alle understreker det. At så mange tar banen, er bra for miljøet. Men man bør ikke legge skjul på at billettene er betydelig subsidiert. Det har nemlig noe å gjøre med å la voret si innover seg, se om man skal treffe tiltak og hvilke tiltak man bør sette i verk. Jeg tror at det å akseptere situasjonen som den er, er en god forutsetning for å gjøre de riktige håndgrepene i neste omgang.

Hvordan så situasjonen ville vært uten denne subsidieringen eller kollektivandelen på banen, er på mange måter uinteressant, for nå har vi brukt så mye penger på det at vi alle sammen bør være opptatt av å få best mulig nytte av dette prosjektet. Så får fremtiden vise hvor stor gjeld banen er i stand til å bære på bedriftsøkonomisk grunnlag. Jeg tror faktisk at de aller varmeste talsmenn gjør riktig i å la denne situasjonen gli innover seg, slik at vi får en framstilling som er nøktern og nøytral.

Høyre har ment at uavhengig av tidspunktet for den totale gjennomgangen som Stortinget skal gjøre senere, burde man allerede nå begynne å arbeide med å se på hvorledes man kan organisere denne banen. Vi har vært opptatt av å se på om man kan gjøre noe på eierskaps-siden. Jeg understreker at vi er opptatt av at det er mulig å trekke til seg andre aktører – i reiselivsnæringen og hva det måtte være – som er interessert i å bruke banen i sitt markedsføringsopplegg og på den måten binde opp reisende til å ta banen, slik at vi fortsetter i framtiden å ha høy kollektivandel på banen. Jeg vil be om at man ikke skyver den tanken fra seg av dogmatiske ideologiske grunner. Det vi nå bør være opptatt av, er å se hvorledes vi kan få mest mulig igjen for den investeringen vi har gjort. Så kan vi selvsagt sitte og krangle i det uendelige om hvorvidt dette var galt eller riktig, men det er på mange måter uinteressant i det øyeblikket pengene er brukt. Og da ber jeg om at man ikke ut fra ideologiske grunner for statlig eierskap låser seg helt, helt fast. I så måte er denne meldingen på mange måter, slik jeg leser den, en åpning nettopp for en slik debatt. Det overrasket meg litt at så få i komiteen var innstilt på å drøfte den delen for å gi de signaler til departementet at man også så muligheten for å gå den veien. Men la oss nå håpe på – som vi sier på Vestlandet, det er von i hangande snøre – at man tross alt ikke har låst det helt fast.

Det har vært lite støy rundt selve byggingen av flyplassen. Det er et prosjekt som jeg i den tiden jeg har vært på Stortinget, har opplevd har gått aldeles utmerket. I så måte kom det vel kanskje som en stor overraskelse på oss at selve driften av flyplassen skulle bli et problem. Igjen tror jeg det er utrolig viktig ikke å stå og si at denne flyplassen har fungert aldeles utmerket. Det har igjen noe

med virkelighetsoppfatning å gjøre, og med evnen til å kunne løse problemer – det er å se: Jo, her har vi hatt problemer. Og så må man istedenfor å spille svarteperspill hvor alle sammen skyver ansvaret i alle retninger, sette seg ned og bli enige om at vi har et problem – og så løse det i fellesskap. Igjen tilbake til det samme poenget som ved Gardermobanen: Vi har brukt ufattelig mye penger. Og da må det selvsagt være slik at vi, når det er gjort, legger til side alle diskusjoner om hvor flyplassen ligger, og ser på hvorledes vi kan få den til å bli effektiv for brukerne. Jeg understreker det: Det er forbrukernes flyplass, det er ikke SAS' eller Braathen's eller Luftfartsverkets, det er forbrukernes flyplass. Det er de som lider når flyplassen ikke fungerer, og det er de vi bør sette i sentrum.

Så er jeg helt enig i saksordførers framstilling når det gjelder grunnvannet – det er udiskutabelt. Det var en klinkende klar forutsetning fra denne sal at det vi har sett, ikke skulle skje. Dette er en av de tingene som virkelig har skuffet meg.

Så har Høyre – og sikkert også flere – undret seg over at dette med kapasiteten på flygeledeerne aldri finner sin løsning. Statsråder og regjeringer kommer og går, men flygelederproblemet består. Jeg ser med spenning fram til hva den nye statsråden har tenkt å forta seg, og jeg merket meg at han i en i og for seg god – jeg må si treffende – replikk under spontanspørretimen på onsdag sa at «ingen blir født som flygeleder». Ja, nettopp – men da må vi utdanne dem! Det undrer meg at man ikke for lengst har sett det. Når vi bygger en ny flyplass som skulle øke kapasiteten, for liberalisering av luftfarten, og ikke har greid å ta høyde for det, må jeg si at det undrer meg, president – ja, det undrer meg voldsomt.

Presidenten: Ja, undringas tid er ikkje forbi.

Jorunn Ringstad (Sp): På nytt har Stortinget fått seg førelagt ei sak som omtalar Romeriksporten. Eit lyspunkt i denne stortingsmeldinga er at Romeriksporten kan opnast for trafikk i august 1999. Men det er framleis ein del spørsmål om Gardermobanen som vi må kome tilbake til seinare. Endelege kostnadstal for Romeriksporten, og dermed heile Gardermobanen, får vi ikkje før sluttopp-gjer med entreprenørar og avgjerd i voldgiftssak ligg føre. Det er altså ikkje siste gongen vi debatterer Romeriks-porten og Gardermobanen i denne salen.

Stortingsfleirtalet har tidlegare sagt at miljøaspektet skal tilleggjast avgjerande vekt i arbeidet med tetting av Romeriksporten. Når vi i St.meld. nr. 31 får oversikt over resultatet av tettingsarbeidet fram til 18. februar 1999, ser vi at tettingsarbeidet både for Lutvann Vest, Lutvannsona og Puttjernbekken har resultert i ein innlekkasje på nivå med konsesjonskravet.

Når det gjeld Puttjernsona, viser måleresultata klart at trass i stor intensitet i tettingsarbeidet har det ikkje lukkast å redusere lekkasjane sidan juni 1998. Likevel har det vore gjennomført ytterlegare tetting i denne sona fram til februar 1999, sjølv om innlekkasjen altså i juni 1998 låg under konsesjonskravet. Her har det i alle fall ikkje vore snakk om å avslutte tettingsarbeidet for tidleg.

Når det også skal installerast eit vassinfiltrasjonsanlegg i tunnelen i Puttjernsona for å sikre vassbalansen også i tørre år, og det er etablert eit overvåkingsprogram, meiner eg at miljøomsynet er teke vare på på best mogleg måte – når tunnelen fyrst er bygd.

Setjingane og bygningsskadane i bustadområda over tunnelen blir også etter mi vurdering no handsama på ein forsvarleg måte. Dette er dei konsekvensane av tunnelbygginga som har gjeve dei største skadane for enkeltpersonar i området. Eg forstår godt at dei dette gjeld, er sterkt uroa, men eg vonar at ein med dei tiltaka som er valde, vil handtere problema som har oppstått, på ein god måte.

Ei gledeleg utvikling for Gardermobanen er den høge marknadsdelen av flypassasjerane som nyttar banen. Når om lag 60 pst. av flypassasjerane nyttar kollektive transportmiddel – buss og bane – er dette positivt. Overfor Stortinget har det tidlegare vore gjort greie for den uvissa som er til stades når det gjeld Flytoget si framtidige inntening. Det har i tidlegare saker lege inne at ein burde vente til ein hadde eit års drift før ein gjorde ei vurdering av verdien på selskapet NSB Gardermobanen AS. Denne saka kjem vi derfor tilbake til seinare. Men det er viktig at når saka om dei økonomiske sidene kjem, må ho innehalde full oversikt over alle – og eg vil streke under *alle* – kostnadene som bygginga av Gardermobanen har medført.

Den nye flyplassen på Gardermoen har så langt vore mykje prega av innkøyringsproblem. Det var vel ingen som trudde at det skulle bli heilt utan innkøyringsproblem å ta flyplassen i bruk, men eg trur svært mange meiner at innkøyringsproblema vart både meir langvarige og meir omfattande enn det som var førespegla. Vinterdrifta, spesielt i tilfelle med mykje is, har skapt store problem. Dessutan har m.a. problem med bagasjeanlegget, problem med lystavlene og lang ventetid ved både innsjekking og tryggleikskontroll skapt vanskar og vore til irritasjon for passasjerane. Eg er heilt einig i det komiteleiaren sa: Flyplassen er i fyrste omgang til for passasjerane. Desse vanskaner har også vore medverkande årsaker til dei problema flyselskapa har hatt, og som har ført til kanselleringar.

Eit alvorleg problem på Gardermoen er avisingsproblematikken, både når det gjeld bane- og flyavinging. Når det viser seg at den interne styringa, kontrollen og rapporteringa hos Oslo Lufthavn AS både i driftsførebuinga og under sjølvdrifta ikkje har fungert fullgodt, er dette alvorleg. Det er vesentleg at det i framtida blir gode nok prosedyrar for avising av bane og fly. Og eg har, på same måten som andre har gjort det før, lyst til å streke under at grunnvatnet ikkje skal forureinast.

Mangel på flygeleiarar har vore ein minimumsfaktor ved oppstartinga på Gardermoen. Dette burde ikkje kome som ei overrasking. Denne situasjonen må ha vore kjend i årevis og burde ha vore gripen fatt i lenge før den nye flyplassen på Gardermoen vart opna. På grunn av alvorlet i situasjonen ber difor komiteen om at Regjeringa legg fram ein plan som sikrar tilstrekkeleg kapasitet i flygeleiar-tenesta, og eg ser fram til at ein slik plan kjem.

Inge Myrvoll (SV): Jeg skal ikke bruke min knapt til-
målte tid til historieskriving om vedtak som ble fattet, og
hvilke vedtak som eventuelt burde vært fattet. Jeg skal
heller ikke si så mye om det vi er enige om, om Marka,
om grunnvannet, om skadene på boligene. Jeg kan bare
si at representanten Ringstad hadde et poeng når det
gjaldt tetting og tidspunktene der.

Jeg vil forholde meg til en flyplass som er tatt i bruk,
og Flytoget, som jeg er en entusiastisk bruker av. La meg
begynne med tilbringertjenesten.

Det er positivt at vi har en kollektivandel på drøyt
60 pst., men det er et faresignal når Flytogets andel ser ut
til å synke litt. Det kan henge sammen med prisøkning.

I august, når vi åpner Romeriksporten, reduseres kjø-
retiden på Gardermobanen fra 33 til 19 minutter. Det vil
være en stor konkurransefordel. Men framfor alt får vi
også en flytoghyppighet som gjør at vi ikke behøver å ha
med oss rutetabellen lenger, for da er det bare å gå på sta-
sjonen og gå på neste tog. Og ikke minst: Vi får en kapa-
sitetøkning for jernbanetrafikken i hovedstadsområdet,
med den betydning det kan få for lokaltrafikken og kol-
lektivtrafikken i hovedstaden.

Vi ser fram til åpninga av Romeriksporten. Det får
mange positive effekter, men jeg har én advarsel: Fly-
toget må ikke prises ut av markedet. I forholdet mellom
andel av passasjer og økonomien i selskapet NSB Gar-
dermobanen AS må kollektivandelen veie tyngst. Vi i SV
syns det er sørgelig at resten av komiteen ikke vil mene
noe klart om det. Jeg syns at saksordføreren nylig var
klarere i sin tale fra talerstolen enn han var i merknadene
i innstillinga.

Når det gjelder åpninga av flyplassen, har det vært
store innkjøringsproblemer – for store. Noen barnesyk-
dommer må man regne med. Men ikke alle innkjørings-
problemene skyldes Oslo Lufthavn Gardermoen, flysel-
skapene må også ta en del på sin kappe. Noen av innkjø-
ringsproblemene burde Oslo Lufthavn vært forberedt på.
Gardermoen har tross alt vært brukt som flyplass over en
tid. Vinter på Gardermoen burde være et kjent fenomen,
og behovet for avising skulle ikke være overraskende. De
som har stått i køen for sikkerhetskontroll mens flyene
har forlatt dem, har nok latt falle uttrykk som ikke egner
seg fra denne talerstol – dersom presidenten er våken, og
det kan jeg se at han er – derfor skal jeg ikke forsøke å
gjengi eksempler på sånne uttrykk her. Jeg tror heller
ikke at de som har sprunget fra utgang til utgang etter
hvert som tavlene har skiftet anvisning, eller det har vært
ropt fra høyttalerne, har velsignet lufthavna. Sånt virker
litt amatørmessig.

Et annet problem viker politikerne unna: Man er be-
kymret for antall flybevegelser, som har økt vesentlig,
uten at trafikkgrunnlaget har økt tilsvarende. Det flys
med tomme fly. Konkurranse kalles det. Men noen god
miljøpolitikk er det ikke, og det har flere sagt fra denne
talerstolen i dag.

Så sier man også at det er ikke flygelederkapasitet nok
til å takle den økte flyaktiviteten. Denne flyaktiviteten
medfører uregelmessigheter, som går ut over regularite-
ten, kanselleringer osv. Hva gjør så Stortinget? Jo, det

motsatte av det de burde gjøre. Jeg vil vise til et vedtak som ble fattet for noen få uker siden i denne sal av et flertall, bestående av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, hvor de endret seteavgiften til en passasjeravgift, med de samme inntektene for staten – ren premiering av å fly med tomme seter, i stedet for å gå motsatt veg og si at man faktisk skal ha økt økonomisk utgift på å fly med tomme fly. Dette er molbopolitikk på sitt verste. Og da holder det ikke å stå her og være bekymret fra talerstolen, når man i praktisk politisk handling gjør det motsatte av det man bør gjøre.

Jeg har lyst til på slutten å si litt om selskapene – sjøl om vi ikke har noe ansvar for dem. For det er ganske amatørmessig når folk kommer i god tid til flyplassen, og står ved innsjekkingsskrankene når flyene drar. Selskapene bør ha en slik kapasitet at folk kommer med de flyene de skal ha, når de møter opp i tide. Dette finnes det veldig mange eksempler på. Og når man da er så uheldig at man ikke når flyet, eller det blir kansellert, skal det være mulig å booke om på en rimelig måte uten å måtte stå lang tid i kø og kanskje heller ikke komme med neste fly. Selskapene har ikke en kapasitet som er god nok. Det er heller ikke noe hyggelig å sitte inne i flyet og vente på beskjed mens kanskje andre fly går fra andre utganger til de samme destinasjonene. Flyselskapene har jo en tendens til å fly samtidig. Så de bør også skjerpe seg.

Det jeg nå foreløpig ser fram til, er å få lov til å sitte på et flytog i 200 km/t oppover til Gardermoen, fra august.

Presidenten: Presidenten vil nok peike på at ordet «molbopolitikk» brukt om andre sine haldningar ikkje er eit godt parlamentarisk uttrykk i denne sal.

Inge Myrvoll (SV) (fra salen): Men det er veldig sant!

Thorbjørn Merkesdal (V): Det vil ikke være en overdrivelse å si at ferdigstillelsen av Romeriksporten har bydd på flere komplikasjoner enn det som var ventet. Da det ble klart i 1997 at vannet over Romeriksporten var i ferd med å bli drenert bort, og at det var setnings-skader som også skyldtes lekkasjen til tunnelen, var det en situasjon som måtte tas på alvor – og det har Regjeringen gjort.

Etter at daværende samferdselsminister Odd Einar Dørum prioriterte lekkasjen i Romeriksporten som jobb nr. 1 a, tror jeg det var, ble det satt inn store ressurser på å tette lekkasjene. Målinger viser nå at grunnvannstanden i hovedsak er gjenopprettet i Østmarka. Lekkasjene er nå redusert med ca. 1 400 liter i minuttet fra januar 1998 til februar i år.

Venstre er tilfreds med Regjeringens handlemåte for å bøte på de miljøskader som byggingen av Romeriksporten førte til. Vi har tillit til at Regjeringen sørger for en nøye overvåking av de områdene som er berørt av Romeriksporten, og at arbeidet med å sikre miljøet blir høyt prioritert.

Venstre er også tilfreds med at Gardermobanen etter fire måneders drift nå fungerer bra. Opp mot 40 pst. av

flypassasjerene tar Flytoget til Gardermoen, ca. 20 pst. bruker andre kollektivtilbud. Dette er unikt. Venstre skal arbeide for at den høye kollektivandelen blir opprettholdt. Dette er avgjørende for å redusere de miljøproblemene trafikken til flyplassen fører med seg. Derfor er det bra at komiteens flertall forutsetter at den høye kollektivandelen skal være førende for vurderingen av Gardermobanen.

Venstre er bekymret over at utslippstillatelsen er overskredet. Det var – og er fortsatt – en krystallklar forutsetning for flyplassen at grunnvannet under Gardermoen ikke skulle forurennes. Venstre er glad for at vi har en regjering som legger avgjørende vekt på miljøsituasjonen på Gardermoen. Vi har tillit til at Regjeringen vil se til at de tiltak som må iverksettes for å motvirke skadene, blir iverksatt, og at det sørges for at dette ikke skjer igjen.

U r s u l a E v j e hadde her overtatt presidentplansen.

Eirin Faldet (A): La meg starte med å si at det er bra at vi nå ser lys i tunnelen – i Romerikstunnelen. Det vil gi kortere reisetid for passasjerene og en miljøgevinst i form av at flere finner det attraktivt å bruke tog i stedet for privatbil. Det er det viktigste i denne sammenhengen.

Nå gjenstår det for oss i dette huset å følge med på prisutviklingen. Det er viktig at passasjerene ikke må betale så mye for dette utmerkede transporttilbudet at det ikke blir brukt på grunn av så høye billettpriser at folk ikke finner det lønnsomt og i stedet bruker bilen sin. Det blir et merkbart påslag for et pendlerektepar fra Kongsvinger når begge to må betale 500 kr mer i måneden. For Arbeiderpartiet er det viktig at så mange som mulig velger å kjøre kollektivt, og da er det viktig å holde et øye med billettprisen. Et felles ansvar for dette tilligger dette hus.

På bakgrunn av den varslede prisøkningen på togreiser fra 22. august har jeg hatt kontakt med NSB BA for å få vurdert muligheten for reduserte priser på togreiser for pendlere og reisende med månedskort. Prisøkningen har sammenheng med at NSB BA skal betale en avgift til NSB Gardermobanen AS når Romeriksporten tas i bruk. Dette er en følge av Stortingets forutsetninger om at Gardermobanen skal være selvfinansierende.

Når den økonomiske situasjonen for Gardermobanen skal gjennomgås, er det viktig for oss å se på Gardermobanens inntekter og dermed muligheten til å ta opp passasjerbetalingen. Ingen er tjent med at alle pendlere velger privatbil i stedet for tog. Oslo Lufthavn AS Gardermoen vil med de 200 mill. kr som nå er bevilget, bli den funksjonelle og effektive flyplassen som vi alle håpet på. I motsetning til representanten Thore Aksel Nistad er jeg faktisk veldig stolt av flyplassen.

Problemen har til nå dessverre dreid seg mye om vinterdriften, spesielt under forholdene i vinter, med mye is og snø. Dette vil nå bli rettet opp, og det er da sannelig positivt.

Nå er min bekymring viet mangel på flygeledere. Hvis det kan glede representanten Kofoed-Larsen, skal selvfølgelig Arbeiderpartiet også ta sin del av skylden for denne situasjonen. Men vi har nå i fellesskap muligheten

til å se framover. Det er faktisk slik at utdanningen i Norge er for dårlig, både med hensyn til kapasitet og innhold. Jeg vil be statsråden se nærmere på flygeledertutdanningen i Norge, Luftfartsverkets Skolesenter – LVSS, slik at vi på sikt kan få en bedre skole for flygeledere – men det er altså på sikt.

Det vil kanskje være en mulighet for at statsråden også ser nærmere på samordningen mellom OSL Gardermoen og Luftfartsverket, region Øst-Norge/Røyken, for å styrke effektiviteten og få bedre ressursutnyttelse og for å unngå unødig administrasjon og lønnskurransse. Slik situasjonen er i dag, må vi ut av landet for å «låne» flygeledere. Ingen ting må være uprøvd. For øvrig kan jeg – på stående fot – skaffe en flygeleder. Jeg kan nevne en konkret sak, der en utdannet flygeleder fra Kroatia – gift og bosatt i Norge og en ordentlig person – har den formelle yrkeskompetansen for å kunne arbeide i luftfartstjenesten. Men hun får ikke sikkerhetsklarering, fordi en sikkerhetsavtale mellom Norge og Kroatia mangler. Dette må vi kunne ordne opp i. Når vi vet hvor stor mangel det er på flygeledere, må alt gjøres.

Jeg forventer at samferdselsministeren gjør alt han kan for at Norge til sommeren – når turistene kommer – ikke skal komme i en pinlig situasjon. De vil ikke forstå noe av at man ikke får lande eller lette fordi en flygeleder må ha mat, eller kanskje av naturlige årsaker til og med må tre av.

Christopher Stensaker (Frp): Når det gjelder driftsforholdene på Oslo Lufthavn Gardermoen, har Luftfartsverket på oppdrag fra Samferdselsdepartementet foretatt en bred evaluering av driftsivksettelsen, driftserfaring og miljøforhold ved hovedflyplassen på Gardermoen, og konkludert med at man er på rett vei til å få den funksjonelle og effektive flyplassen som forutsatt.

Som en som bruker flyplassen ofte, kan jeg ikke dele den konklusjonen. Jeg tror ikke jeg har opplevd å komme av gårde til fastsatt rutetid en eneste gang etter at flyplassen åpnet, og jeg må si at det er fryktelig frustrerende å komme for sent til et møte der man skal holde en tale. Jeg vil ikke bare skyld på flyplassen, flyselskapene må også ta sin del av skylden. Flere elementer har skapt problemer etter åpningen av flyplassen: omlegging av luftrommet, manglende tilgjengelighet til den elektroniske informasjon, bagasjeanlegg som ikke har fungert tilfredsstillende, sykefravær blant de ansatte, mangel på flygeledere, snø, tåke osv. Man skulle tro at det var første gang det ble bygd flyplass i Norge, og at vinter var et ukjent begrep, men så er jo ikke tilfellet. Før driften på Gardermoen ble satt i gang, burde man vært sikker på at alt fungerte. Det er også forbausende hvor ofte både rullefortau og rulletrapper står.

Jeg forutsetter nå at Oslo Lufthavn Gardermoen anstrenger seg maksimalt for å eliminere driftsproblemer, slik at de regularitetsmål som er satt for flyplassen, realiseres. Det må også snarest legges fram en plan for å øke kapasiteten i flygeledertjenesten og se på om det kan gjøres noe med opptaksprøvene til flygelederskole. Det virker litt merkelig at av flere tusen som søker, er

det bare noen få som slipper til. En årsak kan være at man møter uforberedt til opptaksprøve. Et kurs *før* prøven hadde kanskje bedret situasjonen. Det er ikke akseptabelt at mangel på flygeledere skal medføre forsinkelser og innstillinger i flytrafikken. De problemer som har oppstått ved avising av flyene, der avrenning har forårsaket forurensning av grunnen, burde vært kjent på forhånd slik at dette kunne vært unngått. Her har man jo erfaring fra andre flyplasser, og betonglegging av plasser der fly avises med oppsamlingssystem for avisingsvæsken, kan jo ikke være så vanskelig. Jeg håper at situasjonen tas alvorlig av både flyplassledelse og flyselskap, slik at brukerne ikke opplever en ny vinter med kaos.

Sikkerhetskontrollen burde også vært gjenstand for en gjennomgåelse. På Gardermoen er det ikke mulig å følge sine gjester til venteområdet uten å ha billett. Dette er ikke hyggelig når ventetiden på forsinket fly er lang, og det er barn man skal følge. Man burde forvente at når det ble bygd en ny flyplass til erstatning for Fornebu, skulle det bli bedre og ikke verre for de flyreisende.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Åpningen av den nye hovedflyplassen på Gardermoen med tilhørende tilbringersystem 8. oktober 1998 markerte starten på en ny tid for flytrafikken og kollektivtilbudet på Østlandet. Den nye hovedflyplassen har en svært viktig posisjon i det helhetlige og samordnede luftfartssystemet i Norge, og det er derfor spesielt viktig at den tilbyr brukerne høy tjenestekvalitet og kostnadseffektivitet, samtidig som kravene til sikkerhet og miljø skal ivaretas.

Jeg skal ikke legge skjul på at det gjennom den vinterseongen som vi har lagt bak oss, har vært betydelige driftsproblemer ved hovedflyplassen – noe mange også har vært inne på – og at dette ble forsterket av det høye forventningsnivået publikum hadde til den. Spesielt har driftsstabiliteten ikke vært god nok under vanskelige vinterforhold. Det har også forekommet uakseptabel forurensning av grunnen ved lufthavnen.

Jeg vil like fullt gi Oslo Lufthavn AS ros for at selskapet har vist god vilje til å rydde opp i drifts- og forurensningsproblemer. Selskapet har nylig kunngjort tiltak for å bedre kapasiteten ved vinterdrift fra kommende sesong.

Jeg har tillit til at det gode samarbeidet som Oslo Lufthavn AS og flyselskapene har etablert, bidrar til at løsningene som gjennomføres, vil bli tjenlige. Jeg kan også forsikre om at arbeidet med innflygingssystem av kategori II og III A har høyeste prioritet, og at disse, slik komiteen også påpeker, skal tas i bruk så raskt som sikkerheten tillater.

Med åpningen av hovedflyplassen har antallet flyginger økt sterkt, og dette har presset kapasiteten i luftrommet over Østlandet. Luftfartsverket vil gjøre det som er mulig for å sikre kapasiteten i lufttrafiktjenesten og ikke minst sørge for utdanning av tilstrekkelig antall flygeledere for de kommende år. Jeg støtter fullt ut komiteens syn om at det er nødvendig å legge fram en plan for tiltaket, og jeg vil komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2000.

(Statsråd Fjærvoll)

Jeg har merket meg at komiteen er tilfreds med at Romeriksporten nå kan åpne for ordinær trafikk 22. august. Komiteen understreker betydningen av at situasjonen for Østmarka og andre områder som er berørt av Romeriksporten, fortsatt må følges nøye, og at arbeidet med å sikre miljøet fortsatt må gis høy prioritet. Dette er jeg enig i, og NSB Gardermobanen AS vil følge opp dette ved bl.a. å rapportere om miljøsituasjonen i de konsesjonsbelagte områdene i Østmarka til NVE, og ved å foreta overvåking av utsatte strekninger utenfor disse sonene.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 for 1998-99, Tillegg nr. 8, sluttet Stortinget seg til forslaget om å bevilge 550 mill. kr i tillegg til det tidligere bevilgede beløp på 750 mill. kr til ekstraarbeider i forbindelse med tetting av Romeriksporten.

Det foreligger nå endelig dom i voldgiftssaken mellom NSB Gardermobanen AS og entreprenøren for Romeriksporten. NSB Gardermobanen AS er dømt til å betale SRG 90 mill. kr, eksklusiv merverdiavgift og renter. Etter det NSB BA har opplyst, kan dette dekket innenfor total bevilget låneramme til utbygging for 1999. Dette vil jeg imidlertid komme tilbake til på en egnet måte.

Det ble i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 39 for 1997-98, Om NSB Gardermobanen AS' økonomi, lagt til grunn at en verddivurdering av selskapet skulle utsettes til resultatet av mer enn ett års drift foreligger, slik at en har bedre grunnlag for å vurdere selskapets lønnsomhet.

Jeg tar sikte på å kunne legge fram endelig balanseoppstilling for NSB Gardermobanen AS i forbindelse med selskapets regnskapsavleggelse for 1999 våren 2000.

Jeg har merket meg at et flertall i komiteen understreker viktigheten av å videreføre den høye kollektivandelen, og at dette må bli førende for den økonomiske vurderingen som skal gjennomføres. Opprinnelig lå det til grunn for utbyggingen av Gardermobanen en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsvurdering. Den bedriftsøkonomiske lønnsomheten var anslått til å være så god at kostnadene for utbygging av kjørevegen og kjøp av tog kunne finansieres ved lån og dekket gjennom trafikkinntekter. Når det gjelder framtidig takstopplegg for flytoget, må siktemålet være å finne den pris som gir det beste økonomiske resultatet, samtidig som det opprettholdes en høy markedsandel. Jeg ser det derfor som spesielt viktig at selskapet benytter inneværende driftsår til å kartlegge de reisendes reaksjoner på prisendringer for å skaffe seg best mulig kunnskap om prisfølsomheten i dette markedet.

Skulle det vise seg å bli konflikt mellom målsettingen om høy markedsandel og de finansielle interesser, er jeg av den oppfatning at det vil være riktig å legge mest vekt på de samfunnsøkonomiske interessene som er knyttet til høy markedsandel – dette med utgangspunkt i hovedbegrunnelsen for å velge et togbasert kollektivsystem til den nye flyplassen som var basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Så ber jeg om å få tegne meg til et treminutters innlegg senere for å gi en praktisk utfyllende opplysning.

Presidenten: Det er i orden.

Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A): Statsråden var inne på at den totale økonomiske situasjonen for Gardermobanen skal gjenomgås – og fastsettes – av denne forsamling våren 2000.

Jeg vil likevel utfordre statsråden i forhold til det han tok opp til slutt i innlegget sitt, og minne om merknaden i dagens innstilling, hvor flertallet

«understreker viktigheten av å videreføre den høye kollektivandelen, og mener dette må bli førende for den vurdering som skal gjennomføres».

Jeg vil be statsråden om å gå litt nærmere inn i problemstillinga – og vil be om å få høre hvilke tanker han har gjort seg i forhold til Gardermobanens framtid og den økonomiske situasjonen, og hva han legger i flertallets merknad.

Så er vi gjort kjent med at Gardermobanen ennå ikke har fått tillatelse fra Jernbanetilsynet til at Flytoget kan kjøre i 210 km i timen, som det er søkt om. Så vidt jeg kjenner til, har Flytoget i dag tillatelse til å kjøre i 160 km i timen. Jeg har lyst til å spørre statsråden om hva departementet har gjort, og hva som nå gjøres, for å få tillatelse til at flytoget kan kjøre i 210 km i timen. Det vil være – ja, nå var molbopolitikk ikke et parlamentarisk uttrykk, slo den forrige presidenten fast – voldsomt merkverdig hvis Romeriksporten og alt i den forbindelse er klart 22. august, mens departementets tilsynsorgan ikke godkjenner at høyhastighetstoget kan få kjøre i høy hastighet.

Så, som sagt, jeg vil spørre statsråden om departementet har vært innom denne problemstillinga, og hva som eventuelt vil bli gjort.

Presidenten: Presidenten vil få bemerke at når en president har karakterisert et uttrykk som «ikke parlamentarisk», er det slett ikke nødvendig å gjenta det senere.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Først til kommentarene rundt Jernbanetilsynet og deres vurdering av togenes fart på Gardermobanen. Jernbanetilsynet er ikke bare departementets tilsyn, det er alles jernbanetilsyn. Det betyr med andre ord at de har ansvaret for å foreta de helhetsvurderingene som skal til for å godkjenne dette ut fra en trygghets- og sikkerhetsvurdering. Jeg forutsetter at Jernbanetilsynet ikke på noen måte har forsinket, eller vil forsinke, selve godkjenningsprosedyren, og jeg har grunn til å tro at behandlingen i seg selv ikke vil være forsinkende for det som skal skje 22. august i år. Jeg tror at ting faller på plass innen rimelig tid.

Når det så gjelder spørsmålet om hva jeg som statsråd ville legge til grunn, og i bunnen, for min vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet kontra bedriftsøkonomisk lønnsomhet, mener jeg at jeg var ganske klar i mitt innlegg. Jeg har merket meg det komiteen har sagt; det er den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurdering som vil være utgangspunktet videre. Selvfølgelig er det da viktig å vurdere det prisnivået Gardermobanen AS legger seg på, hvilke konsekvenser det har, og hvilke reaksjoner

man får blant publikum som bruker den – og så foreta en helhetlig vurdering. Men jeg minner om at denne banen ble bygd for å øke kollektivandelen til den hovedflyplassen vi nettopp har satt i gang – da veide miljøargumentet meget tungt, og det vil veie meget sterkt også i den totalvurderingen som må gjøres.

Thore Aksel Nistad (Frp): Statsråden opplyste at han ville komme tilbake på et senere tidspunkt angående økonomien i Gardermobanen AS – og jeg understreker AS. Det er gledelig at mange statlige foretak nå har blitt aksjeselskaper, det er noe som er helt i tråd med Fremskrittspartiets syn.

Så er det slik at Stortinget nå har ettergitt 1,6 milliarder kr ved at de overførte banestrekningen Gardermoen-Eidsvoll til Jernbaneverket. Videre skal det dekkes to års driftsunderskudd ved at underskuddet skal trekkes fra gjelden. Statsrådets parti var også for begge disse subsidiene av et statlig aksjeselskap. I disse dager går enda flere statlige foretak over til å bli AS, og, som jeg sa innledningsvis, det syns jeg er meget gledelig.

Men da har jeg et spørsmål i bakhodet: Vil dette bli en norm for statlige AS i fremtiden, eller er dette et engangstilfelle?

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Å være spåmann i politisk sammenheng er farlig. Jeg skal derfor være litt forsiktig med å spå veldig langt fram i tid når det gjelder statlige AS. Men la meg minne om at noen av de sakene som nå ligger til behandling i Stortinget, gjelder delprivatisering også av statlige AS-er, fusjoner, sammenslåinger etc.

Dette selskapet som vi nå snakker om, er et klart eid AS, etablert for å bygge og gjennomføre et spesielt prosjekt. Vi har med andre ord behov for å se dette prosjektet i et langsiktig perspektiv. Vi må se om de forutsetninger og de føringer Stortinget la for prosjektet, kan oppfylles maksimalt. Og før man har gjort det, er det ikke riktig å trekke konklusjonene, verken i positiv eller i negativ retning. Jeg sier dermed at jeg ikke ser det som naturlig at Gardermobanen AS blir noe annet enn et totalt offentlig eid AS i overskuelig framtid.

Når det gjelder subsidier, som representanten Nistad snakket om, så forholder statsråden seg til de vedtak Stortinget har gjort, til de vurderinger Stortinget har lagt til grunn, og til de konklusjoner Stortinget har trukket. Dette vil imidlertid være med i det framlegget Stortinget vil få til neste år når det skal foretas en totalvurdering. Det er derfor ikke noe som tilsier at Samferdselsdepartementet vil holde noen beløp eller opplysninger utenfor. Alt skal selvfølgelig på bordet til Stortinget.

Ellen Gjerpe Hansen (H): Det overrasket meg at statsråden i sitt innlegg ikke berørte de skadene som utbyggingen av Gardermobanen har påført bebyggelsen på Hellerud og områdene rundt, og de betydelige ulempene og den utrygghet som er påført beboerne. Det har vært vanskelig for beboerne å få myndighetene i tale, og saksbehandlingen har gått uhyre tregt. Kan statsråden bekrefte

at det utvalget som nå går igjennom hele Gardermoprojektet, også vil gå grundig inn i de skadene som er påført bebyggelsen, og problemene for beboerne rundt Hellerud? Kan statsråden si noe om framdriften i saksbehandlingen av de innmeldte skadene? Og kan statsråden bekreftede at beboere og huseiere så langt det er mulig, vil bli holdt skadesløse i forbindelse med denne utbyggingen?

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Jeg mener jeg berørte dette området rimelig konkret i mitt første innlegg. Jeg henviste bl.a. til komiteens merknader og understreknin-ger. Som jeg sa i mitt første innlegg, vil situasjonen for Østmarka og andre områder bli fulgt meget nøye, og arbeidet med å sikre miljøet gis høyeste prioritet. Dette vil, slik komiteen påpeker, bli fulgt opp. NSB Gardermobanen AS vil følge dette opp ved bl.a. å rapportere om miljøsituasjonen i de konsesjonsbelagte områdene i Østmarka til NVE, og ved å foreta overvåking av utsatte strekninger utenfor disse sonene.

Når jeg var så konkret i mitt første innlegg, er det fordi dette er et område som har vakt stor oppmerksomhet, og som har skapt reaksjoner både politisk og i nærmiljøet. Det er med andre ord vår felles oppgave å finne praktiske og økonomiske løsninger på den situasjon som er oppstått.

Det er god kontakt med lokalmiljøet. Det tar lengre tid å bringe ting til en avslutning dersom mange aktører skal på banen. Derfor har det vært nødvendig å gå inn på den garantiordningen som komiteen er kjent med, og som vil sikre at man også i fremtiden har mulighet til å få sine krav dekket.

Med andre ord: Fra departementets side, fra Gardermobanen AS' side, er det i høyeste grad lagt til rette for at det som representanten Gjerpe Hansen påpekte, vil bli fulgt opp.

Inge Myrvoll (SV): Først litt om dette med flygerledertutdanningen. Jeg har lyst til å dele en tanke, eller en mistanke, med samferdselsministeren.

Det er klart det er viktig hvor mange som tas opp, men det er også viktig hvor mange ferdig utdannede flygeledere som kommer ut i den andre enden. Jeg vil be samferdselsministeren om å holde et våkent øye med frafall, eller kanskje jeg skal si elimineringen, av kandidater under prosessen, for i et marked er det noen som også har interesse av at det er en mangel på flygeledere. Statsråden bør derfor holde et lite øye med prosessen – for hvem er det som avgjør hvem som skal komme ut i den andre enden?

Men så til Gardermobanen. Det er klart Stortinget ikke skal bestemme billettprisene – og slettes ikke i et AS, men ikke ellers heller. Men målsettinger kan stå i motstrid til hverandre, og jeg syns ikke at statsrådets tale var så klar som han sa den var. For å si det sånn: Det er klart at hvis man øker billettprisen i august til 130 eller 140 kr, kan det gi bedre økonomi for selskapet sjøl om man mister passasjerer. Stortinget har satt et mål om lønnsomhet for selskapet som selskapet er forpliktet til å forholde seg til. Samtidig har Stortinget et ønskemål om

høgest mulig kollektivandel. Disse to målene kan komme i motstrid, og det er et dilemma for selskapet. Men for selskapet er det bedriftsøkonomiske overordnet hvis det ikke får andre signaler fra oss. Det er her jeg tror at man i tide må gi dem et signal om at for oss er faktisk kollektivandelen hovedmålet, og vi må eventuelt gå inn og foreta de nødvendige økonomiske operasjonene for å nå dette hovedmålet. Hvis ikke, tror jeg selskapet først er forpliktet til å tenke på bedriftsøkonomien, og det kan bety lavere kollektivandel.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Jeg ser nok at jeg har bruk for de tre minuttene jeg har abonnert på allerede, for å svare på en del av spørsmålene som representanten Myrvoll også reiste. Jeg vil i det svaret prøve å gå mer konkret inn på flygelederutdanningen, som andre før i dag har vært inne på, hva vi ser for oss av struktur videre framover, hvor mange vi kan få ut i år, og hvor langt fram i tid vi nå planlegger.

La meg da svare på et annet spørsmål, fra representanten Gjerpe Hansen, som jeg ikke fikk svart på, men som jeg hadde tenkt å ta opp litt senere i dag. Det gjelder Evalueringsutvalget for Gardermoprojektet. Da er det min plikt å opplyse at Evalueringsutvalget for Gardermoprojektet, som skulle ha levert sin rapport i begynnelsen av juni, på nytt har bedt om fristutsettelse, nå til 1. september 1999. Jeg er innstilt på å imøtekomme denne anmodningen.

Når det så gjelder spørsmålet om jeg var klar nok i mitt første innlegg i forbindelse med bedriftsøkonomisk lønnsomhet kontra samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kan det være, når man etterpå leser referatene, at det fremstår mye klarere enn det i en replikkrunde kan gjøre. Jeg mener imidlertid at det er helt tydelig at jeg har lagt den samfunnsøkonomiske vurderingen i bunnen for min konklusjon. Det betyr ikke at man ikke også skal ha den bedriftsøkonomiske siden med i vurderingene videre. Det kan oppstå konflikter mellom disse to tingene, og i en slik situasjon er det jeg sier at da må de samfunnsøkonomiske vurderingene telle mest. Så får vi se hvilke erfaringer vi nå har etter at prisene er forhøyet for Gardermobanen, og hvilke konklusjoner det kan gi når det gjelder kollektivtransport.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): I Stortingets spørretime sist onsdag sa statsråden at han nærmest følte at hans forgjenger i denne regjeringen måtte øke antallet flybevegelser fordi flyselskapene forventet det sist år. En parallell til det kunne for så vidt være at man måtte slippe flere tog inn på sporet uten å vite at lyssignalene fungerte godt nok, og det er ingen heldig situasjon.

Mener statsråden at det er forventninger, og ikke kapasitet, som skal være avgjørende for hvor mange som slipper til? Og hvordan vil statsråden forholde seg til spørsmålet om ytterligere økning av trafikken, som kan bli aktuelt fra flyselskapenes side, i en situasjon hvor han vet at man ikke har en flygelederkapasitet som er tilstrekkelig til å ta unna den trafikk som allerede eksisterer?

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Representanten Schjøtt-Pedersen har helt rett i at det var store forventninger knyttet til åpningen av Gardermoen. Ikke minst hadde denne salen og det offentlige apparat vært med på å skape forventninger til hva som var mulig i det øyeblikk vi hadde en ny hovedflyplass, både av bevegelser, kapasitet når det gjelder å tilby tjenester til ulike flyselskaper, og den større mulighet som flyselskapene oppfattet var til stede når man hadde en totalt ny lufthavn. Disse forventninger hos publikum, hos flyselskapene, hos politikere – hos alle – gjorde at presset rundt åpningen ble meget stort. Jeg vil ikke være blant dem som kritiserer dette nord og ned, slik enkelte har gjort i dag. Hvis vi i ettertid ser på hva som skjedde i de første månedene, kan det være at åpningen av Gardermoen viser seg å ha gått mye bedre enn mange sammenlignbare åpninger av tilsvarende lufthavner.

Når det så gjelder flygelederkapasitet, innrømmer jeg, slik jeg gjorde i den muntlige spørretimen, at antall flybevegelser i åpningsfasen, omleggingen av luftrommet i Europa pluss flyselskapenes tilvenning til situasjonen ved en ny hovedflyplass ble en større utfordring enn vi hadde forutsett. Alt blir nå satt inn på å løse flygelederutfordringen, både gjennom utdanning, gjennom rekruttering utenlands og ikke minst ved å vurdere dette med praksisplasser på nytt: Kan vi bruke andre praksisplasser enn vi har gjort inntil nå, og på den måten utvide den delen av kapasiteten?

Presidenten: Replikkrundskiftet er dermed omme.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Perspektivene skifter fort i politikk og i samfunnsdebatt. Da Oslos nye lufthavn ble åpnet i oktober i fjor, var perspektivet at flyplassen var en suksess, og flytoget en fiasko. Et halvt år etter var perspektivet at flytoget var en suksess, og flyplassen en fiasko. Jeg er overbevist om at vi etter å ha fått innkjørt flyplassen og tilbringersystemene og kommet over barnesykdommene, vil se at både flytoget og flyplassen er en suksess. Det er en utbygging som vi med rette kan være stolte av.

Det er fra komiteens side meget interessant å merke seg at det kollektive tilbringersystemet har fungert meget bra. At man nå ifølge meldingen har en markedsandel på 42 pst. for jernbanetransporten selv før Romeriksporten er tatt i bruk, og at man i tillegg har 20 pst. som reiser med busselskapene, er en meget tilfredsstillende utvikling. Det er nå viktig å sikre at man viderefører den høye kollektivandelen, og som også representanten Myrli på vegne av Arbeiderpartiet tidligere har redegjort for, er det riktig at hensynet til kollektivandelen også må bli førende for de vurderinger som nå skal gjøres om den framtidige drift.

Det er et stort prosjekt som skal kjøres inn. Likevel er det nok – som også statsråden var inne på – grunn til å påpeke at driftssituasjonen ikke har vært fullt ut tilfredsstillende ved flyplassen i det første halvåret den har fungert.

Jeg er tilfreds med at både flyplassen og flyselskapene har satt inn tiltak for å løse problemene, og jeg tror det er

viktig at også flyselskapene går inn i sin egen virksomhet og ser på hva som kan forbedres. Kanskje har det vært en tendens til å skyve for mye av ansvaret over på flyplassen.

Det er grunn til å registrere at det fra flyselskapenes side fremheves at kapasiteten i flygeledertjenesten nå er den viktigste utfordring når det gjelder flyplassens videre drift. Det er ikke tilfredsstillende at det oppstår behov for stopp eller vesentlige forsinkelser av flytrafikken som følge av manglende kapasitet i lufttrafikk-tjenesten.

Jeg synes også det er grunn til å peke på at de problemene som vi ser her, nok har blitt forsterket ved at man tillot en betydelig økning i flytrafikken.

Etter å ha vært i kontakt med ulike brukere av flyplassen, tok Arbeiderpartiet for en tid tilbake opp behovet for at man utarbeider en plan som sikrer den framtidige kapasitet i flygeledertjenesten. Jeg er glad for at en enstemmig komite nå ber Regjeringen om å legge fram en slik plan, senest i forbindelse med statsbudsjettet for år 2000. Jeg forventer at Regjeringen i en slik plan ikke bare vurderer de tiltak som så langt har vært vurdert, men også vurderer utradisjonelle løsninger – hensyn tatt til sikkerheten – for å se om man kan få til en raskere opptrapping av kapasiteten for å møte de behov som ligger der. Vi vet at det allerede er satt inn ulike tiltak, om enn ikke nok til å møte den situasjonen som er. Det Stortinget også påpeker med å be om en plan, er at det som er framkommet av tiltak så langt, ikke er tilfredsstillende.

Som jeg viste til i min replikk, er det all grunn til å sette spørsmålsteget ved at departementet tillot økningen i antall flybevegelser uten å vite om man hadde flygelederkapasitet som var stor nok.

Fra Arbeiderpartiets side legger vi stor vekt på at man skal øke flygelederkapasiteten, og vi vil nok finne det rimelig at økningen i antallet flybevegelser må skje på en slik måte at en er sikker på at en har flygelederkapasitet stor nok til å håndtere økningen. Her er det ikke tilstrekkelig å vise til forventninger. Den sittende regjering har til enhver tid et overordnet ansvar for å se til at man ikke slipper til flere enn man vet at det er kapasitet til. Jeg går ut fra at statsråden tar med seg det ansvaret.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en taleid på inntil 3 minutter.

Inger Lise Husøy (A): Forhåpentligvis ser vi nå, i hvert fall i denne omgang, slutten på behandlingen av miljøskandalen i forbindelse med byggingen av Romeriksporten, selv om miljødelegasjonen ikke kan rettes opp, bare rettes på. Jeg syns komiteinnstillingen er svært bra, og vi ser vel alle fram til at toget nå skal kunne ta enda mer av trafikken til flyplassen, og at vi får mindre luftforurensning i Groruddalen. Særlig bra mener jeg den klare meldingen er om at de som bor på Hellerud og som har fått skader på husene og eiendommene sine, ifølge garantierklæringen skal bli holdt økonomisk skadesløs.

Departementet mener at man nå har kontroll over situasjonen i Østmarka, og det håper jeg at de har. Når jeg nå ber om ordet, så er det for å minne statsråden og selskapet om hvor viktig det er at man følger utviklingen

nøye framover og er parat med avbøtende tiltak om det viser seg nødvendig. Både miljøet i Østmarka og huseierne kan få nye skader. Trolig er faren for det stor, og skadene kan komme fram først om lang tid. Da er det viktig at departementet sørger for at Gardermobanen AS har fagkompetanse og ressurser til å følge utviklingen nøye og er i stand til en fullverdig miljøoppfølging i tiden framover. Det må ikke bli slik at det er konduktørene som i full fart oppover dalen skal drive med miljøovervåking.

Vi trenger overvåkingsprogrammer i mange år, og ansvaret for dette må forankres organisasjonsmessig og sikres økonomisk. Noen må ha det konkrete ansvaret for dette.

Østmarka er et viktig område for friluftsliv og rekreasjon for mange tusen mennesker. Derfor er det viktig med miljøovervåking i mange år, ikke minst for å ta vare på naturen for kommende generasjoner.

Så ser vi alle fram til evalueringsrapporten – om hva som gikk galt, og hvorfor det gikk så forferdelig galt. Ikke bare samferdselspolitisk, men også kontrollmessig er vi veldig interessert i hvordan slike skandaler kan unngås i framtiden.

Dag Danielsen (Frp): Representanten Sverre Myrli var inne på historieskrivningen, og gav en beskrivelse som jeg personlig overhodet ikke kan dele, men fremtiden får vise hvem som får rett.

Min oppfatning er imidlertid at et av kapitlene i den historien vil være de brustne miljøpolitiske illusjonene som ligger igjen etter Regjeringens håndtering av denne saken. Etter min mening er det kort og godt Regjeringens miljøpolitiske troverdighet som her står på spill. I den anledning vil jeg vise til at Regjeringen bl.a. er anmeldt til ESA for brudd på EØS-avtalen og føre var-prinsippet, så det blir spennende å se når den dommen foreligger. Men det er godt gjort, bl.a. i boken «Makt på liv og død», hvor mangelfullt undersøkelsesarbeidet har vært i forkant av byggingen av Romeriksporten.

Det som videre er et faktum, er at Regjeringen har sin ekspertise som har sagt at nå er alt i skjønneste orden. Men på kommunalt hold i Oslo kommune hadde man skepsis til denne ekspertisen og dens uavhengighet. Derfor har man anvendt en geofaglig kommisjon, hvor en del av landets fremste ekspertise på fagområdet sitter, og der er konklusjonen helt motsatt. For eksempel: Lekkasjen inne i Romeriksporten fører til betydelig risiko for skader på bebyggelse og annen infrastruktur, og videre: Vanninfiltrasjon på permanent basis vil medføre permanent usikkerhet.

Det som etter min mening er enda verre, er uttalelsen fra samme geofaglige kommisjon om at byggherren heller ikke har analysert hvilke begrensninger for all fremtid et så omfattende vanninfiltrasjonssystem vil ha på bruk av arealer og undergrunnen i byggesonen. Så etter min mening spørs det om ikke Regjeringen her har gjort seg skyldig i et enda større brudd på føre var-prinsippet enn det den er anmeldt for til ESA.

Tron Erik Hovind (Sp): For beboerne rundt den nye hovedflyplassen på Gardermoen er støy et stort problem, akkurat som det var det på Fornebu. Tall som 600-700

flybevegelser pr. døgn, og enkelte døgn på over det, sier noe om omfanget. At mange av flyene er halvtomme eller knapt nok det, bedrer heller ikke situasjonen.

I desember 1996 sende Luftfartsverket ut en brosjyre i et opplag på 50 000 eksemplarer til alle husstander rundt flyplassen. Her ble alle flytraseer beskrevet, prinsippet var at alle fly skulle følge en fast trasé opp til såkalt støykritisk flyhøyde, for deretter å gå mot en bestemt destinasjon. Dette var tegnet inn på kart som klare traseer, og alle kunne forholde seg til hvor flyene skulle komme. Traseene var lagt ut fra prinsippet om at færrest mulig skulle belastes med flystøy, og et støyisoleringsprogram for boliger, basert på disse traseene, ble gjennomført.

Virkeligheten har imidlertid vist seg å bli en helt annen. Hvis en f.eks. går inn i månedsrapporten fra februar 1999 over støy- og traséovervåkingsanlegget, som er utgitt av OSL, er det to kart som viser situasjonen ved henholdsvis 4 000 landinger og 5 000 avganger i tilfeldig valgte perioder i februar. Litt fritt beskrevet kan en si at det er fly overalt. Traseene i brosjyren fra desember 1996 er ikke lett å kjenne igjen. Dette er en uholdbar situasjon for beboerne rundt flyplassen.

Det prinsipielle spørsmål her er om fly i lav høyde, som er tilfellet ved avgang og landing, skal styres på en slik måte at ulempene for beboerne rundt flyplassen kan minimaliseres, og hvilken kompensasjon de som får urimelig høye støybelastninger, skal få, eller om de ikke skal styres. I dag oppleves situasjonen, som sagt, som uholdbar. Flyene går meget raskt opp i støykritisk flyhøyde, for så å velge raskeste vei til sin destinasjon. Dette er sikkert greit for flyselskapene, men uholdbart for beboerne rundt flyplassen. Lokalsamfunnet rundt flyplassen må få reell innflytelse på hvordan flytraseene skal utformes.

Lokalsamfunnets krav om støyreduksjoner og forutsigbarhet står i kontrast til flyselskapenes ønske om å fly korteste vei mellom to punkter. Men for en flyplass som er lagt i et tettbefolket område inne i landet, må dette prinsippet vike. Jeg er glad for at en samlet komite påpeker disse forhold i sin merknad i innstillingen.

Kravet om nattestengt flyplass ble ikke tatt til følge. Det er i nattperioden restriksjoner på traseer og flytyper. Meldingen rapporterer om overskridelser, henholdsvis åtte, femten og to i november, desember og januar; i februar og mars har det vært tre og tjuetre overskridelser. Det må være et krav om at overskridelsene minimaliseres når det er nattrafikk.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: At vi har hatt problemer og utfordringer knyttet til åpningen av den nye hovedflyplassen på Gardermoen og gjennomføringen av Romeriksporten, har jeg ikke lagt skjul på. Men jeg mener at ordet «fiasko» ikke hører hjemme i denne debatten i det hele tatt. Tvert imot har problemene vist seg å være mulig å overvinne hvis vi tar både økonomi og tid til hjelp.

Til dem som har ment at det har tatt urimelig lang tid å behandle de innmeldte klagen på setningsskader som er påført boligeiendommer over Romeriksporten, vil jeg si at ett av de viktige målene med å få utarbeidet en egen

garantierklæring, nettopp er å unngå at klagebehandlingen skal ta lang tid. Arbeidet med å få utarbeidet denne erklæringen har imidlertid vært krevende og har tatt lang tid, da dette er gjort i nær dialog med lokale velforeninger og deres advokat, slik jeg så vidt berørte for et øyeblikk siden.

La meg til flygelederutdanningen si følgende: I går kveld så jeg på kartet over Europa når det gjaldt forventet forsinkelse i nærmeste fremtid. Vi ligger meget godt an, og det er jeg glad for. Flygelederutdanningen er nå en fast post på Luftfartsverkets styremøter. Antall praksisplasser ved enhetene utgjør, som jeg tidligere har nevnt, en sterkt begrensende faktor i dagens flygelederutdanning. Derfor har Luftfartsverket iverksatt utradisjonelle løsninger for å øke dagens utdanningskapasitet. I tillegg til den tradisjonelle utdanningen ved skoler i Norge og England samt praksis i Norge, er til sammen 28 aspiranter under utdanning i Canada og Sverige. Utdanningen i Canada og Sverige fører fram til sertifisering, og aspirantene returnerer til Norge som ferdigutdannede flygeledere, klare for lokal overføringstrening. I Norge er 33 aspiranter i den siste praksisfasen av utdanningen, med forventet sertifisering fra medio 2000. I tillegg gjennomgår ni aspiranter den institusjonelle delen av utdanningen i England og vil påbegynne praksis i Norge i september i år, med forventet sertifisering i desember 2000 og mai 2001. Aspirantene i Canada forventes klare til operativ tjeneste omkring årsskiftet 2000/2001, mens aspirantene fra Sverige er ventet klare fra desember 2000 til juli 2001. Ytterligere seks aspiranter har nettopp påbegynt grunnkurs, for så å følge den svenske flygelederutdanningen fra høsten 1999. Disse er ventet klare til operativ tjeneste fra oktober 2001. Samlet er for tiden 76 aspiranter under utdanning.

Av tidsgrunner vil jeg bare ramse opp hva vi vurderer videre. Vi vurderer ytterligere satsing på flygelederutdanning i utlandet, endring på praksisopplæring, enhetsrettet utdanning, innleie av utenlandske instruktører og en del andre tiltak. Det vil altså bli satset maksimalt for å komme ut av den situasjon som for øyeblikket kan synes uheldig.

Oddvard Nilsen (H): Det var tre forhold i debatten som jeg tenkte jeg skulle knytte noen få kommentarer til.

Det første går på replikken fra representanten Sverre Myrli til statsråden om en eventuell godkjenning for at disse togene skal kunne kjøre 210 km i timen. Jeg oppfattet i grunnen statsrådets svar som greit, men etter min mening synes jeg kanskje det var noe upresist. Det kan da ikke være slik at representanten Myrli mener at statsråden skal gripe inn overfor Jernbanetilsynet for å få en godkjenning på 210 km i timen? Jeg tar det som gitt at det selvsagt er slik at Jernbanetilsynet på fritt grunnlag skal kunne vurdere hvorvidt flytogene er i stand til å kjøre 210 km i timen eller ikke. Her skal det ikke være noen politisk overprøving. Jeg vil bare ha sagt at det fra Høyres side er helt uakseptabelt!

Så er det viljen til å gå i statskassen og hente penger til eventuell dekning av subsidiering av Gardermobanen.

Signalene i salen er i så måte helt tydelige. Det ser ut for meg som at det ikke finnes noen grenser der! Istedenfor å ha vilje til å se på om ikke dette kan gjøres på en annen måte, som jeg sa innledningsvis, så skal man gå i statskassen. Det viser hvor vanskelig det er når man har mye penger. Da kan man gjøre det, uten å ta de nødvendige grep som skal til. Det beklager jeg! Det aner meg hvor dette kommer til å ende. Det blir et evig subsidiesluk knyttet til dette. Jeg må si at det finnes ikke noen «free lunch». Hvem er det så som skal betale dette når statsråden skal gå i statsråd og be om mye penger til subsidiering av Gardermobanen? Det blir mørke tider for norsk samferdsel i resten av landet. Det tror jeg.

Så er det økningen av antall flybevegelser, som Arbeiderpartiet var opptatt av. Du store alpakka! Jeg må be om å bli berikiget hvis det er noe som har gått meg forbi i løpet av mine fem år på Stortinget. Jeg har ennå ikke hørt at Arbeiderpartiet i forbindelse med Gardermoen har gått inn for å redusere flybevegelsene. Jeg trodde da virkelig at vi investerte mange milliarder nettopp for å bedre flybevegelsene i Norge, for å øke kapasiteten. Det var derfor vi flyttet fra Fornebu. Og så kommer man her etterpå og sier at det er for mange flybevegelser! Unnskyld, president, men det er reinspikka etterpåklokskap!

Presidenten: Fordi representanten Nilsen bad om unnskyldning for sitt siste utbrudd, får presidenten akseptere det for denne gang.

Thore Aksel Nistad (Frp): Representanten Faldet fra Arbeiderpartiet var inne på at jeg ikke var stolt av flyplassen. Det har jeg overhodet ikke uttalt meg om. Det jeg påpekte om flyplassen og Gardermobanen AS, er at det har blitt meget dyrt for skattebetalerne. Det hadde ikke kostet skattebetalerne særlig mye hvis dette hadde vært bygd og planlagt og drevet av private firmaer, istedenfor at det offentlige skal drive det. Det er her forskjellen mellom meg og representanten Faldet ligger. Hun vil ha alt billig for brukerne, men hun sier ingenting om at pengene da vil gå over skatteseddelen.

Så var representanten Myrvold fra SV inne på seteavgiften, som nå er gjort om til en passasjeravgift. Den er riktignok nylig vedtatt av Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Det var her representanten brukte et ord som er brukt to ganger tidligere, som jeg ikke skal gjenta, for da blir jeg vel klubbet. Jeg vil bare si at det begynner å bli temmelig mange av oss i den gruppen.

Det er tross alt liberaliseringen og økt konkurranse som har gjort at vi har fått flere fly, flere flyavganger og lavere priser. Det var SVs og delvis Arbeiderpartiets monopolpolitikk som vi har hatt de tidligere årene, som resulterte i skyhøye priser og få avganger. Jeg tror at brukerne er fornøyd med den økte konkurransen, at de er fornøyd med flere avganger, og at de er fornøyd med at flere seter står til disposisjon til lavere priser. Det er konkurransen, enten man liker den eller ikke, som har gjort at dette har blitt billig. Jeg tror at flere og flere mennesker i Norge oppdager at det er konkurransen som gjør det billigere for dem. Jeg tror også at det er færre og færre

mennesker i dette landet som ønsker statsdirigeringen, og det er jeg meget fornøyd med.

Presidenten: Presidenten må få lov til å spørre Thore Aksel Nistad om presidenten hører feil når hun hver gang han er på talerstolen, hører et lite hr. før president.

Thore Aksel Nistad (Frp) (fra salen): Jeg er gammeldags, jeg!

Presidenten: Ja, særlig av den grunn burde man i hvert fall tenke på at det kanskje kan være fru eller frk., og ikke hr.

Thore Aksel Nistad (Frp) (fra salen): Ærede president!

Presidenten: Takk!

Inge Myrvoll (SV): En kan jo si at etterpåklokskap er bedre enn ingen klokskap, men jeg tror nok at mange vil være enig med representanten Oddvard Nilsen og andre i at Arbeiderpartiets visjon med Gardermoen var økt flytrafikk. Ansvar for utdanning av flygeledere har inntil for knapt to år siden ligget hos en regjering utgått av Arbeiderpartiet, og dette spørsmålet har vært et problem hele tida. Jeg tror faktisk det kan bli et problem i tida framover også, og da savnes klokskapen hos dem som vil motivere for flere flybevegelser. Når det gjelder Fremskrittspartiet, er jeg ikke overrasket, for de er ikke så opptatt av slike konsekvenser. De er heller ikke opptatt av at tomme fly er dårlig miljøpolitikk. Men når jeg leser i innstillinga som ble avgitt fra finanskomiteen for kort tid siden, er jo begrunnelsen der nettopp at for å få opp konkurransen, må en gjøre det billigere å fly med tomme fly – der står det rett ut – for nye selskaper får ikke så godt belegg som andre. Og når man da klager over antall flybevegelser, må jeg si at jeg ikke ser at det er noen etterpåklokskap heller – og da er det lite igjen!

Så var det den diskusjonen vi har hatt med statsråden omkring bedriftsøkonomi og samfunnsøkonomi. Jeg prøvde bevisst å la være å bruke begrepet samfunnsøkonomi – noen begreper kan være avklarende og andre tilslørende. Det jeg bevisst prøvde å si, var at her kan det være en konflikt mellom kollektivandel og bedriftsøkonomi. Det tror jeg på en måte er en mer presis formulering. Jeg ser dilemmaet for selskapet, og at det er veldig lett for oss i denne sal å gjemme oss bak å ha flere målsettinger, og så kan vi kritisere selskapet hvis ikke økonomien blir bra nok, eller hvis kollektivandelen går ned. Det er derfor jeg ønsker at vi skal være mer presise i våre forventninger og våre målsettinger. Uansett hva som skjer, kan det komme til å skje at det blir selskapet som får kritikken i denne sal, og vi som gjemmer oss bak forskjellige målsettinger som kan hevdes til forskjellig tid. Det samme gjelder det jeg var inne på til å begynne med, dette med flybevegelser, dette med avgiftspolitikk, at man ikke er konsekvent, kritiserer at man ikke har kapasitet, og så legger opp til at det skal bli enda flere flybevegelser. Det er et eller annet her som ikke stemmer for meg, så jeg håper at spesielt Arbeider-

partiet vil tenke seg litt om nå: Har de vært med på en klok politikk i finanskomiteen, eller har de bidratt til at problemene kan øke framover?

Jeg får ikke tid til å kommentere det som er sagt av dem som har dømt flyplassen nord og ned. Jeg kan også vise til positive ting, men jeg kan også vise til flere negative ting, som jeg ennå ikke har rukket å nevne.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: For meg har livet bestått av veldig mye flyging, en stor del av livet har jeg tilbragt på flyplasser og i luften. Det betyr at jeg føler meg rimelig kvalifisert til å sammenlikne både gjennomføring av flyoperasjoner, utålmodighet og ordrbruk på lufthavner når folk står i kø – noen av disse ordene visste jeg ikke fantes, før jeg hadde stått i denne type kø! Jeg innrømmer også at det i enkelte køer ikke har vært populært å være samferdselsminister, slik at jeg enten har gått først på flyet eller sist på flyet. Men det har vært en god utvikling og en god forbedring, og jeg oppfordrer representantene i salen til av og til å se på Tekst-TV når det gjelder ruteføringen fra Gardermoen. Det sier litt om forsinkelser, rutetrafikk etc. Man vil oppleve at en del av de påstandene som er kommet fram her i dag – og de var riktige i en periode – ikke er dekkende for den situasjonen vi har i dag.

Når det gjelder spørsmålet som representanten Myrvoll reiste – om samfunnsøkonomi kontra kollektivtrafikk og bedriftsøkonomi – er ordet samfunnsøkonomi valgt bevisst fra min side. Om ett år vil jeg komme tilbake til Stortinget med en totalvurdering, der samfunnsøkonomi vil ligge i bunnen. Men for Gardermobanen, som jeg nå snakker om, kan vi ikke la være å huske på utgangspunktet. Hva la vi opp til? Hva sa man i denne salen når det gjaldt investeringer, både til linjer og materiell, og når det gjaldt økonomisk lønnsomhet? Vi må ha dette med når vi fremskriver det til en situasjon til neste år, der vi tar høyde for både tap og en høy kollektivandel, og kanskje et billett nivå som vi må se nærmere på.

Til komiteens leder vil jeg gjerne si at det ikke er statsrådets mening – og det vil heller ikke bli gjort noe forsøk på det fra statsrådets side – å påvirke Jernbanetilsynet og dets godkjenning. Tvert imot, Jernbanetilsynet er jo organet for trygghet og sikkerhet og skal foreta godkjenningen. Det jeg prøvde å antyde, var at prosessen ikke på noen måte skal forsinkes. Vi vil sørge for at Jernbanetilsynet har en bemanning som er i stand til å ta de utfordringene som kommer underveis. Jeg vil ikke gå i statskassen for å finne penger til dette prosjektet, uten å ha Stortingets velsignelse med meg. Det betyr at Stortingets vedtak til neste år vil være avgjørende for hvor på budsjettet Gardermobanen i fremtiden vil være å finne.

Jeg prøvde også å være veldig diplomatisk og ikke si noe om Arbeiderpartiets utgangspunkt når det gjaldt antall flybevegelser for noen år siden. Jeg har lyttet, både i dag og tidligere, med undring til hvordan man har vurdert det *nå* i forhold til tidligere.

Sverre Myrli (A): Statsråden gav beskjed om at han hadde lært mange nye ord i kø på flyplasser. Mine erfa-

ringer fra statsrådets hjemtrakter er at det ikke bruker å være mangel på oppfinnsomhet hva gjelder å ta sterke ord i bruk, sjøl utenom køer på flyplasser. Det er jo bra at også statsråden har merket seg språkbruken.

Så til komitelederens utbasunering i forhold til det jeg sa om Jernbanetilsynet og godkjenningen av topphastigheten på Flytoget. Sjølsagt skal statsråden ikke – og jeg er glad for at han sa det – gripe inn og overstyre det faglige organet, Jernbanetilsynet, men det må være en grunn til at Jernbanetilsynet ennå ikke har godkjent Flytoget for topphastighet på 210 km i timen. Da må det være departementets ansvar å koordinere arbeidet mellom Jernbanetilsynet, Jernbaneverket og NSB Gardermobanen AS, slik at de problemstillingene som ligger der, blir ryddet av veien, og at Jernbanetilsynet etter hvert kan godkjenne topphastighet på 210 km i timen.

Så over til flygeledersituasjonen – jeg er glad for at det er blitt brukt mye tid på det her i dag. Det framheves av flere av flyselskapene som den største utfordringa for å få flytrafikken i rute. Vi skal fra Arbeiderpartiets side være med på å ta vår del av ansvaret for det manglende antall flygeledere. Men når en var i den situasjonen at en visste – i alle fall burde vite – at en hadde for liten kapasitet i flygeledertjenesten, burde en også ha reflektert over det når en økte antall mulige flybevegelser på den nye hovedflyplassen. La det være helt klart: Fra Arbeiderpartiets side har det ikke vært noen tvil om at en ny hovedflyplass ville medføre flere flybevegelser. Men det er ingen vits i å øke antall flybevegelser hvis det ikke er kapasitet til å ta seg av det. Økningen kunne ha kommet noe mer gradvis, for som statsråden redegjorde for, kan det se ut til at vi etter hvert vil få flere flygeledere på plass. Det er ingen vits i å øke antall flybevegelser hvis en ikke kan hanske med det. Det blir omtrent som å sette inn flere kassaapparater på Rimi, uten å sette kassadamer bak apparatene. Vi veit hva det medfører, det blir kø og kaos i butikken. Slik blir det også i luftfarten, hvis en ikke har folk til å ta seg av økningen i flytrafikken.

Eirin Faldet (A): Jeg føler at det er grunn til å ta ordet etter at mange har vært oppe på denne talerstolen og lekset opp alle de negative tingene ved både flyplassen på Gardermoen, tilbringertjenesten og Romeriksporten. Jeg synes det ville vært helt utrolig hvis det ikke hadde dukket opp noen problemer i forbindelse med åpningen av en så stor flyplass for Norge. Det var et utrolig løft, som vi gjorde i fellesskap.

Jeg mener at vi nå er enige om at de feilene som er gjort, skal rettes opp. Så får det være opp til oss i fellesskap å gå ut med positiv omtale. Er det ikke flott at vi har flere kollektivreisende enn forventet? Er det ikke flott at det nå går bedre? Jeg er enig med statsråden: Kan vi ikke nå se at flyene nå går etter oppskriften? Vi er et surmulende folkeslag, og vi må kunne ta et felles ansvar for i hvert fall å sette pris på det som går bra.

Vi er selvfølgelig også enige om at det oppstår problemer når det mangler flygeledere og det er stor aktivitet. Arbeiderpartiet – og det vil jeg understreke til komitelederen – gikk inn for at vi skulle øke antall flybevegel-

ser. Det er vi helt enige om. Dette vil kanskje bli et problem ikke for Stortinget, men for flyselskapene. De vil tidsnok finne ut om det er for mange flybevegelser. Vi hører stadig om flyselskaper som får økonomiske problemer på grunn av for hyppige avganger.

Enn så langt må vi rose Gardermobanen og flyplassen på Gardermoen for at de er kommet så langt, og så får vi ta løftet i fellesskap når det oppstår nye utfordringer.

L o d v e S o l h o l m tok her igjen over presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutt, sa **presidenten:** Vi går då til votering.

Til sak nr. 1 ligg det ikkje føre noko voteringstema.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde tilrådd:

Stortinget samtykker i at Saudefaldene selger kraft til Eramet på fastsatte vilkår i St.prp. nr. 51 (1998-99) og i samsvar med merknadene i denne innstilling.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Karin Andersen sett fram eit forslag på vegner av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre forskrift av 30. september 1993 om attføringsstønad slik at utgifter til skolebøker og skolemateriell knyttet til godkjent attføringsopplegg dekkes, også når de overstiger gjeldende årssats i Statens lånekasse for utdanning.»

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:33 (1998-99) – Forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om rett til dekning av nødvendige utgifter til hjelpemidler, skolemateriell og utgifter knyttet direkte til godkjent attføringsopplegg – avvises.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Sosialistisk Venstreparti vart tilrådinga vedteken mot 6 røyster.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde tilrådd:

I.

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

II.

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

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

S a k n r . 5

Referat

Presidenten: Det ligg ikkje føre noko referat.

Møtet slutt kl. 12.55.
