

Møte fredag den 30. mars kl. 10

President: H a n s J . R ø s j o r d e

D a g s o r d e n (nr. 71):

1. Muntlig innstilling fra Stortingets presidentskap:
Endringen i Stortingets forretningsorden § 53 nr. 3 tredje punktum som ble vedtatt av Stortinget 18. desember 2000 – «En representant kan stille ett spørsmål i en ordinær spørretime» – skal gjelde videre etter 31. mars d.å. uten tidsbegrensning
2. Innstilling fra justiskomiteen om utvidelse av kostnadsrammen for nytt tinghus i Tromsø (Innst. S. nr. 185 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 53 (2000-2001))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om konsekvensutredning for jernbanetunnel i Gamlebyen i Oslo og omtale av Ringeriksbanen (Innst. S. nr. 180 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 41 (2000-2001))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg, Christopher Stensaker og Per Sandberg om at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring (Innst. S. nr. 181 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:51 (2000-2001))
5. Referat

Presidenten: Representantene Trond *Helleland* og Børge *Brende*, som har vært permittert, har igjen tatt sete. Representanten Kenneth Svendsen vil fremsette et privat forslag.

Kenneth Svendsen (Frp): På vegne av Øyvind Korsberg, Thore Aksel Nistad og meg selv vil jeg sette fram forslag om at endringer i forskrift om avgiftsmessig klassifisering av varebil klasse 2 ikke gjennomføres.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

*Muntlig innstilling fra Stortingets presidentskap:
Endringen i Stortingets forretningsorden § 53 nr. 3 tredje punktum som ble vedtatt av Stortinget 18. desember 2000 – «En representant kan stille ett spørsmål i en ordinær spørretime» – skal gjelde videre etter 31. mars d.å. uten tidsbegrensning*

Stortingspresident Kirsti Kolle Grøndahl: 18. desember 2000 vedtok Stortinget – etter muntlig innstilling fra Presidentskapet – å endre forretningsordenens § 53, slik at hver representant bare kan stille ett spørsmål i en ordinær spørretime. Endringen ble gjort gjeldende inntil utgangen av mars i år. Samtidig ble det besluttet at de samme talerstoler som brukes under den muntlige spør-

retimen, også skulle brukes under den ordinære spørretimen.

Bakgrunnen for endringene var at det i halvparten av de ordinære spørretimene i høstsesjonen 2000 hadde vært nødvendig å redusere antallet oppfølgingsspørsmål til ett, for at sakene på dagsordenen skulle kunne avsluttes i løpet av den reglementsmessige tiden for formiddagens møte. Det ble ikke gjort noen endring i bestemmelsen i § 52 annet ledd om at hver representant samlet kan stille to spørsmål i uken, enten til skriftlig besvarelse eller i den ordinære spørretimen.

Erfaringene fra prøveperioden er etter Presidentskapets oppfatning positive. Varigheten av den ordinære spørretimen har gått ned, både som følge av færre spørsmål og på grunn av tidsbesparelse ved bruk av talerstolene på gulvet. I tillegg til spørretimen har det dessuten blitt tid til å behandle en interpellasjon i formiddagens møte.

Et enstemmig presidentskap fremmer derfor forslag om at den midlertidige endringen av forretningsordenens § 53 nr. 3 tredje punktum, som Stortinget vedtok 18. desember 2000, gjøres permanent.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp): Som ein av dei som nyttar spørjetimen, hadde eg gjerne sett at vi gjekk attende til den ordninga som galdt før jul. Eg forstår at det er brei semje om at så ikkje skal skje, og eg bøyer meg for det.

Men eg har ein kommentar i høve til dei tilfella der statsråden er bortreist og spørsmålet innlevert, og der spørsmålet av den grunn naturleg nok blir overført til neste spørjetime. Eg vil be om presidenten si vurdering av om regelverket kan vera slik at den enkelte representant har moglegheit til å levera inn eitt spørsmål kvar veke, og at ein har moglegheit til å ta opp både eit nytt spørsmål og det som eventuelt ligg over frå førre spørjetime. Det ville ha vore ei meir romsleg praktisering, men det ville fyrst og fremst òg teke vare på den moglegheita som den enkelte representant bør ha til å stilla eitt spørsmål i kvar spørjetime.

Stortingspresident Kirsti Kolle Grøndahl: Umiddelbart ser jeg vel ikke at det er så enkelt å foreta den endringen som Magnhild Meltveit Kleppa foreslo her. Men det som kanskje kan vurderes, er om et spørsmål som er sendt inn til den ordinære spørretimen, og som det viser seg at statsråden ikke har mulighet til å svare på på grunn av at vedkommende er bortreist, kunne omgjøres til et skriftlig spørsmål, for man har jo mulighet til å stille både et skriftlig spørsmål og et spørsmål i den ordinære spørretimen i løpet av en uke. Ved eventuelt å få dette omgjort til et skriftlig spørsmål fikk man da beholde kvoten sin – hvis man tenker slik – med to spørsmål i uken.

Erna Solberg (H): Jeg synes at det spørsmålet som Magnhild Meltveit Kleppa tar opp, er et helt rimelig spørsmål å ta opp når en representant har en kvote på to spørsmål pr. uke. Det som er et problem, er jo at det til tider vil være behov for å stille flere spørsmål når det er

mange ting som ligger en på hjertet. Og når enkelte statsråder ikke møter her på flere uker – som vi har sett tendenser til – så betyr det i praksis at man blir blokkert fra å ta opp nye spørsmål i opptil flere uker.

Jeg synes man bør praktisere dette etter de retningslinjene som Magnhild Meltveit Kleppa skisserte, og jeg synes at Presidentskapet skal diskutere dette på nytt. Det at det på grunn av statsrådets fravær blir stilt to spørsmål fra samme spørrer i en gitt spørretime, kan altså ikke jeg skjønne at det skal være så forferdelig vanskelig å finne en praktisk løsning på.

Stortingspresident Kristi Kolle Grøndahl: Presidentskapet vil naturligvis, hvis det er et spørsmål og krav, vurdere denne løsningen. Men som jeg skisserte, lar det seg også gjøre å omgjøre dette ordinære spørretimespørsmålet til et skriftlig spørsmål, slik at man kan få et skriftlig svar på det. På den måten blir det ingen blokkering for neste spørretime, og man får et svar selv om statsråden er bortreist, fordi man hver uke har anledning til å stille to spørsmål. Men vi skal naturligvis gjerne undersøke den muligheten som Magnhild Meltveit Kleppa ber om. Det er ikke noe problem for Presidentskapet.

Johan J. Jakobsen (Sp): La meg først understreke at jeg mener det er et høyst betimelig spørsmål som er tatt opp av både Magnhild Meltveit Kleppa og av Erna Solberg.

Presidenten sier at dette skal vurderes i Presidentskapet. Jeg mener det er mer naturlig å drøfte dette spørsmålet i samråd med gruppelederne i Stortinget, som har regelmessige møter med presidenten og representanter for Presidentskapet. Jeg vil bare antydningvis si at dette er et tema som etter min oppfatning først og fremst hører hjemme i et møte med deltagelse av de parlamentariske lederne i Stortinget og Presidentskapet.

Stortingspresident Kirsti Kolle Grøndahl: Nå synes jeg kanskje at man gjør dette spørsmålet til et større problem enn det det er. Regelen er jo at statsrådene skal møte i spørretimen. Den andre regelen er at hvis en statsråd ikke har mulighet til å svare på et spørsmål, så kan en settestatsråd møte i stedet. Den problemstillingen som Magnhild Meltveit Kleppa reiste, at man i spørretime etter spørretime etter spørretime ikke får svar på sine spørsmål, tror jeg ikke er særlig aktuell, og den oppstår neppe veldig ofte. Men Presidentskapet vil naturligvis se på dette spørsmålet.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp): Hovedgrunnen for den endringa som ein no føreslår å gjera permanent, er at representantane skal få moglegheit til å stilla to oppfølgingsspørsmål. Den som har følgt med på spørjetimane i vinter, har sett at bruken har vore varierende. Det har ofte vore ein interpellasjon innanfor den ordinære dagsordenen.

Eg vil for min del seia at det er ein veldig stor skilnad på det å ha moglegheit til å stilla oppfølgingsspørsmål og det å stilla eit skriftleg spørsmål. Eg er glad for at presidenten no seier at ho vil vurdere dette nærare, og eg føreset at det blir følgt opp.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1 (Votering, se side 2543)

S a k n r . 2

Innstilling fra justiskomiteen om utvidelse av kostnadsrammen for nytt tinghus i Tromsø (Innst. S. nr. 185 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 53 (2000-2001))

Statsråd Hanne Harlem: Jeg ønsker å få komme med noen nye opplysninger vedrørende fremdriften i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 53 om utvidelse av kostnadsrammen for nytt tinghus i Tromsø.

Forslaget om en utvidelse av kostnadsrammen ble fremsatt på bakgrunn av beregninger foretatt av Statsbygg. Beregningene var basert på de anbud som var innkommet før jul, justert for de endringer den påfølgende kritiske gjennomgang av prosjektet medførte.

Ved den nye anbudsfristens utløp for noen få dager siden viste det seg at det kun ble levert ett nytt tilbud. Dette tilbudet ligger høyt over det som er lagt til grunn i forslaget om revidert kostnadsramme.

Statsbygg mener at det foreliggende tilbudet er altfor høyt til at det bør aksepteres. En aksept av dette prisnivå vil også kunne få uheldige konsekvenser for senere byggeprosjekter i Tromsø.

Statsbygg er allerede i ferd med å ta kontakt med aktuelle entreprenører for å få til et byggeprosjekt basert på en fremdrift som er tilpasset entreprenørens kapasitet og ressurser. Det vil si at Statsbygg mener at det er mulig å gjennomføre prosjektet innenfor den foreslåtte kostnadsramme, men at fremdriften må justeres. Det er derfor sannsynlig at det ikke vil være mulig å få til en byggestart allerede i mai, slik opprinnelig planlagt. På den bakgrunn vil Justisdepartementet legge stor vekt på å følge prosjektet aktivt opp og gjøre det som er mulig for at prosjektet sikres kontinuitet, i samsvar med justiskomiteens anmodning og tidligere uttalte forutsetninger.

Jeg ber for så vidt derfor fortsatt om at Stortinget gjør vedtak om at kostnadsrammen for nytt tinghus i Tromsø fastsettes til 154,7 mill. kr pr. 1. juli 2001, inklusive kunstnerisk utsmykking, og at det tas til etterretning at ferdigstillelse av tinghuset i Tromsø kan bli noe senere enn antatt. Jeg vil orientere Stortinget når fremdriften er avklart.

Tor Nymo (Sp) (ordfører for saken): Siden denne saken har vært på den politiske dagsordenen så lenge, er det riktig å si at justiskomiteen var svært tilfreds med forslaget om utvidelse av kostnadsrammen, slik at oppføring av nytt tinghus i Tromsø kunne starte som planlagt. Opplysningene fra statsråden kompliserer dette bildet en smule.

Jeg tror det er riktig å gi uttrykk for at jeg tror komiteen er enig om at en nå starter med det grunnlaget og den kostnadsrammen som blir vedtatt her i dag. Så får statsråden, om nødvendig, komme tilbake til Stortinget med forslag om tilleggsbevilgning – men selvfølgelig ikke til enhver pris.

Det som er viktig her, er fortsatt at fremdriften prioriteres svært høyt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2543)

S a k n r . 3

Innstilling fra samferdselskomiteen om konsekvensutredning for jernbanetunnel i Gamlebyen i Oslo og omtale av Ringeriksbanen (Innst. S. nr. 180 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 41 (2000-2001))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 10 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Høyre 10 minutter, Fremskrittspartiet 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og representanten Bastesen 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Sverre Myrli (A) (ordfører for saken):

«Det er langt mer enn rent trafikkmessige vurderinger som ligger til grunn for det valg Høyre foretar når vi har bestemt oss for at tunnel skal bygges.»

«Kristeleg Folkeparti synes difor det er både viktig og naturleg å sørje for gjennomføring av kanskje det viktigaste miljøprosjektet, nemlig å legge jernbanetrafikken i tunnel gjennom Gamlebyen.»

«Og det vedtaket vi får i dag, er at Stortinget slår fast at gjennom Gamlebyen skal det bygges jernbanetunnel. Punktum!»

«Vi i Senterpartiet vil ta på alvor det som Beboerforeningen og folk som bur i dette området, framfører som argument for nettopp tunnel og ikkje andre løysingar.»

De som har lest komiteinnstillinga i dag, skjønner at disse fire sitatene ikke er hentet derifra. Nei, det første sitatet var fra Høyres Ole Johs. Brunæs i Stortinget 15. juni 1995, det andre fra Kristelig Folkepartis Valgerd Svarstad Haugland og det tredje fra Fremskrittspartiets Carl I. Hagen i samme debatt. Det siste sitatet var fra Senterpartiets Magnus Stangeland i Stortinget 24. april 1997.

Det var da og «kitte» nå! Nei, i dag har jommen pipa fått en annen låt, og jeg vil legge til: Takk og pris for det!

I dag skjønner alle — jeg vil nesten si et samlet storting — at dette prosjektet aldri har vært realistisk. SV og Venstre foretar riktignok noen små siste krampetreknin-ger og tar nærmest med forbehold del i den store begre-velsen av Gamlebyttunnelen som resten i dag deltar i.

I dag er Stortinget opptatt av de enorme kostnadene for en slik tunnel, av de store ulempene ei tunnelbygging ville ha medført for togtrafikken i anleggsperioden og av

de betydelig negative konsekvensene en tunnel ville hatt for verneverdige kulturminner.

Det var noen som prøvde å framføre disse argumentene i 1997, men da var det ikke særlig stort gehør for dem. Tunnel skulle bygges, koste hva det koste ville!

I tråd med Stortingets vedtak den gang har Regjeringa utredet i alt åtte ulike traséalternativer. Et omfattende utredningsarbeid er gjennomført til en kostnad på flere titalls millioner norske kroner. Tenk om en hadde brukt disse pengene på å bygge gang- og sykkelveg eller til rassikring i stedet!

Jeg skal ikke raljere mer over historia om Gamlebyttunnelen, men det var godt å få sagt det. Vi kan lese mer om historia i dagens komiteinnstilling, som nærmest må bli å regne for en informativ nekrolog.

Det slås fast i innstillinga at staten skal bidra til å bedre boforholdene både i Gamlebyen og i andre deler av Oslo indre øst. I Gamlebyen er det så langt brukt over 120 mill. kr på støytak, og mer skal det bli. Også på strekninga mot Bryn stasjon vil det nå bli iverksatt tiltak for å bedre bomiljøet. Dette kan være tiltak for å bedre jevnheten på skinnene, for på den måten å dempe vibrasjoner og dermed få mindre støy, bruk av såkalte støydempende matter og fortsatt støydemping av boliger, for å nevne noe.

Staten har et ansvar for å rydde opp i denne delen av hovedstaden vår. Staten har brukt mye penger i området, og mer skal det altså bli. Men det å bruke 3–5 milliarder kr, ja kanskje mer, på en jernbanetunnel, hadde ikke stått i noe slags forhold til det en ville ha oppnådd med ei slik investering.

For egen del vil jeg også heve blikket noen hundre meter og peke på viktigheten av å få bygd Bjørvikatunnelen, slik stortingsflertallet har gjort flere ganger. Det å få bort biltrafikken fra denne delen av Oslo vil være ei langt bedre håndsrekning til det gamle Oslo. Jeg gjentar én gang til: Staten *har* et ansvar for å rydde opp i Oslo indre øst, men det å bygge Gamlebyttunnelen er ikke løsningen på det.

Jeg vil også peke på at stortingsflertallet nå sier at en ved planleggingen av det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski og den såkalte Folloporten skal vurdere om det er mulig å legge et nytt godsspor utenom Gamlebyen. Da hadde det blitt både fornuft og realisme i prosjektet, og mye hadde vært gjort hvis en hadde fått bort godstran-SPORTEN i området.

Norgesmesterskapet i å bygge Gamlebyttunnelen er i dag definitivt over. Det har liksom ikke vært måte på de lovnadene folk i Gamlebyen har fått de siste seks årene om at det skulle bygges tunnel. Det var om å gjøre å være mest mulig *for* Gamlebyttunnelen. Egentlig er det ganske alvorlig. Jeg trur helt sikkert enkelte — også her i huset — oppriktig har ment at det var riktig å bygge tunnelen. Men jeg er heilt sikker på at det store flertallet innerst inne heile tida har visst at det aldri ville bli noen tunnel. Det var f.eks. ikke særlig overbevisende da landsmøtet i et — skal vi si — herværende parti gikk manngard i området for noen år siden — folk som verken før eller seinere har satt sine bein i området.

Jeg har før nevnt debatten i Stortinget 24. april 1997. Carl I. Hagen sa i den debatten:

«Jeg tror denne saken om tunnel gjennom Gamlebyen kommer til å bli pensum hos statsvitene en eller annen gang i fremtiden. De forskjellige faser av denne saken vil nemlig senere være verdt et ganske betydelig studium.»

Det sa Carl I. Hagen. Du verden, det var godt sagt! Og bedre vil det bli etter dagens debatt og dagens avstemning. Ikke minst bidrar jo Fremskrittspartiet til det, ettersom de i dagens innstilling ikke har en eneste egen komitemerknad om Gamlebytunnelen. Ja, saken er verdt et betydelig studium, det hersker det ingen tvil om.

La meg så til slutt si noen ord om Ringeriksbanen, som er omtalt i den samme proposisjonen. Stortinget vedtok høsten 1996 at det skulle utredes to ulike trasékorridorer for Ringeriksbanen. Dette arbeidet er i slutfasen – vi kan antakeligvis i dag si at det nå er slutført.

Regjeringa har varslet at den i løpet av våren vil legge fram ei sak om trasévalg for Stortinget. Jeg regner med at vi kan og helt sikkert vil ta en langt større debatt om Ringeriksbanen der. Likevel vil jeg i dag fra Arbeiderpartiets side vise til behandlinga av Nasjonal transportplan for kort tid tilbake. Arbeiderpartiet gikk der inn for å bruke 100 mill. kr i siste del av planperioden til prosjektering av Ringeriksbanen.

Vi legger sjølsagt dette til grunn for vårt videre arbeid med saka, men først må vi komme tilbake til det endelige trasévalg litt lenger ut på våren.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Proposisjonen omtaler to store jernbaneprosjekter – tunnel under Gamlebyen og Ringeriksbanen, som også dreier seg svært mye om tunnel.

For seks år siden, i 1995, lovte en rekke partier at jernbanen gjennom Gamlebyen skulle legges i tunnel, noe vi har hørt representanten Myrli si litt om i dag. Et flertall i Stortinget gjorde også et vedtak i den anledning. I 1997 var flertallet enda bredere, da var også Arbeiderpartiet med. Jeg vil sitere fra Innst. S. nr. 155 for 1996-1997, hvor komiteen – altså hele komiteen – bl.a. fremmet følgende forslag:

«1. Stortingets vedtak av 15. juni 1995 om at jernbanetraffikken i Gamlebyen legges i tunnel står fast.»

Arbeiderpartiet var med, som sagt, men det året var det selvfølgelig også valgkamp.

Etter den tid har mye vann rent i havet. Og det vannet som finner veien til havet på ordinær måte, er heller ikke problemet i denne sammenheng. Problemet i denne sammenheng er det vannet som ikke renner i havet – i hvert fall ikke den veien det burde renne – nemlig det vannet som har rent gjennom Romeriksporten.

Det er selvsagt mulig å harselere over oss politikere, og vi gjør det også over oss selv av og til. Det blir da også gjort i forbindelse med denne saken.

Noen kritiserer oss for å gå bort fra løftet om å legge jernbanen i tunnel, men mange er mer opptatt av at løftet i det hele tatt ble gitt. Det skal jeg ikke gå nærmere inn på.

Det er imidlertid en del viktige momenter som en bør ta med seg. For det første har vi lært mye om å bygge

tunneler i nettopp denne delen av Oslo. Fjellet er ikke så solid som en gjerne skulle ønske. Faktisk har erfaringene med setningsskader etter Romeriksporten vist at heller ikke den som bygger huset sitt på fjell, kan være helt trygg.

Problemene med Romeriksporten og ikke minst de erfaringene vi har høstet om kostnadene ved å bygge tunneler i slikt fjell, er viktig for Kristelig Folkepartis vurdering.

Det er gjennomført betydelige støybeskyttelsestiltak langs eksisterende jernbanetrasé i Gamlebyen. Men fortsatt er det ikke gode nok forhold for beboerne der. Og vi vil gjennomføre tiltak for ytterligere å redusere støyproblemet for beboerne langs jernbanen, i tillegg til at nytt godsspor utenom Gamlebyen bør vurderes i den videre planlegging av Folloporten.

Bygging av tunnel i dette området ville gi store driftsproblemer for jernbanedriften i anleggsfasen gjennom flere år, med hensyn til både kapasitet og regularitet, og med stor fare for overgang fra tog til bil.

Det er videre viktig for oss å ta hensyn til de verneverdige kulturminnene som vil bli berørt ved bygging av tunnelen. Med den prislappen som Regjeringen har lagt fram i proposisjonen, har vi ikke funnet det riktig å anbefale noen annen konklusjon enn å slutte seg til forslaget om at det ikke bygges jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo.

I tillegg er det også relevant at et bredt flertall på Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan har sluttet seg til andre store prosjekt for jernbanen i Oslo-området, med dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker og Oslo S-Ski. Da vi fra Kristelig Folkepartis side gikk inn for tunnelen i 1997, var vår forutsetning at det ikke skulle gå ut over jernbanebudsjettet for øvrig. I Innst. S. nr. 178 for 1994-95, uttalte flertallet, medlemmene fra Senterpartiet, Høyre, SV og Kristelig Folkeparti:

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

Det var altså et byutviklingsprosjekt mer enn et tiltak for å øke kapasiteten på jernbanenettet.

Med den prislappen på 3–5 milliarder kr som vi nå har fått presentert for jernbanetunnelen, ser vi det ikke mulig å gjennomføre dette prosjektet. I likhet med Jernbaneverket og flertallet i komiteen kan vi ikke se at kostnadene står i forhold til det som oppnås ved tunnel.

Så til Ringeriksbanen, som også er omtalt i proposisjonen. Det er ikke lett å se grunnen til at dette temaet, dette prosjektet, presenteres i denne sammenheng. Regjeringens syn kom fram i Nasjonal transportplan, der det ikke var satt av midler til prosjektet. Det var flertallet på Stortinget innforstått med, til tross for at Arbeiderpartiet ikke fulgte sin egen regjerings prioriteringer. Proposisjonen peker videre på at det vil komme en egen sak om trasévalg ut på våren, når kommunene har kommet lenger i sine planprosesser. Slik sett kunne vi gjerne ventet til denne saken ble lagt fram for Stortinget. Men når Regjeringen likevel har funnet det nødvendig å omtale

Ringeriksbanen i denne proposisjonen, har vi fra Kristelig Folkepartis side gjentatt den prioritering vi gav uttrykk for i Nasjonal transportplan. Det innebærer at det i den neste tiårsperioden ikke er rom for store investeringer i Ringeriksbanen. Det betyr ikke at vi har sagt nei til prosjektet, men at vi har prioritert, og vi slutter oss derfor til Regjeringens forslag om at Ringeriksbanen ikke prioriteres i planperioden 2002–2011.

Dersom prosjektet skulle vise seg å bli langt billigere enn vi har grunn til å vente, at konfliktene i forhold til naturinngrep blir mindre enn man frykter lokalt, eller at stortingsflertallet skulle komme til at det må brukes langt mer midler på investeringer i jernbanens infrastruktur, kan det selvsagt bli relevant å vurdere dette om igjen. Det vil vi få anledning til når Stortinget i 2004 skal behandle den neste nasjonale transportplanen.

Oddvard Nilsen (H): Det er riktig, som representanten Myrli var inne på – det er ikke noe problem å innrømme det – vi har behandlet denne saken to ganger tidligere her i Stortinget, på bakgrunn av et Dokument nr. 8-forslag i 1995 og senere i 1997, og begge gangene har man gitt et signal om at man ønsket å få utredet konsekvenser, traseer og hva kostnadene ville bli for dette. Det er korrekt.

Så er man altså kommet i den situasjon at man har et prosjekt som koster 3–5 milliarder kr, og så må man ta en beslutning om man skal gjennomføre det eller la være. Da blir det litt spesielt når representanten Myrli hever seg til de store høyder og kritiserer oss andre. Representanten Myrli kan jo umulig ha glemt hva hans parti har kostet den norske stat når det gjelder Gardermobanen. Det er også en regning som er betalt i denne tiden. Og når representanten Myrli sier «koste hva det koste vil», skal man lytte godt, for det var faktisk noen som også advarte mot det prosjektet underveis. Men OK: Prosjektet var satt i gang, prosjektet måtte fullføres, pengene måtte finnes. Det er mangt som har skjedd i løpet av denne perioden, og da er regningen der. Men du verden hva vi har opplevd når det gjelder norsk jernbane de siste årene! Det vet vi alle sammen. Hvem av oss var i stand til å fortsette det da vi behandlet Gamlebytunnelen sist? Ingen! Ingen må komme og fortelle meg at de visste det.

Da er vi kommet dit hen at vi først og fremst må friskmelde norsk jernbane. Vi må først og fremst gå i gang med å reparere, sette i stand det vi har, slik at Jernbanetilsynet kan friskmelde jernbanen og si at nå er det trygt å kjøre. Derfor har jeg på vegne av mitt parti sagt at en lang rekke av disse tunge prosjektene, som er investeringsprosjekter – det er Gamlebytunnelen, det er Ringerikstunnelen, og det er i og for seg også Eidangertunnelen – ser jeg ingen muligheter til å finansiere innenfor denne perioden, og da sier jeg det rett ut. Det står jeg ved, og det skal også Høyre stå ved. Så er det selvsagt en del mennesker i Gamlebyen som har ønsket og kanskje trodd at man skulle få dette til. Og jeg tror faktisk også at veldig mange i 1995 og 1997 mente at man skulle få dette på plass. Men det har altså skjedd noe underveis som har gjort dette mer enn vanskelig. Det er utgangspunktet,

og da er det et gammelt ordtak i politikken som sier at når realitetene endrer seg, så endrer man oppfatning. Hva gjør representanten Myrli?

Poenget mitt er følgende: Vi er der vi er. Vi har sagt at nå kan vi ikke gjøre dette. Så vurderer vi dette med godsporet som går igjen, og ser på det. Vi har også sagt at når det gjelder Ringerikstunnelen, finner vi heller ikke penger til den innenfor denne planperioden. Vi har noen spor liggende gjennom hele Vestfold uten jernbane på som vi skal gjøre i stand, spor som har ligget der i halvannet år, og folk lurer på hva vi driver på med i dette landet. Det ser nemlig ut som en autostrada nedover der. Folk spør. Spør man meg, burde vi sette jernbane på de sporene, få utnyttet de investeringene vi har gjort, før vi setter i gang andre prosjekter. Og så innrømmer jeg gjerne – jeg har ingen problemer med det – at vi i etterkant kanskje ser at situasjonen for norsk jernbane var langt mer alvorlig enn vi så, i 1995 og 1997. Men det aner meg at når vi kommer til mai, vil situasjonen bli ytterligere forverret.

Christopher Stensaker (Frp): Konsekvensutredningen for jernbanetunnel i Gamlebyen i Oslo viser at alle alternativene vil medføre til dels store inngrep i området. Flere av løsningene er teknisk sett meget kompliserte, med stor fare for å påføre de verneverdige kulturminnene i området rundt Minneparken ytterligere skader. De samfunnsøkonomiske beregningene viser også at anleggskostnadene er meget høye, og at alle alternativene er samfunnsøkonomisk svært ulønnsomme.

Jernbaneverket mener at de miljøforbedringer som oppnås langs eksisterende bane, ikke står i rimelig forhold til prosjektets kostnader og øvrige konsekvenser, og at det ikke er riktig å disponere så store investeringer til dette formålet. Samferdselsdepartementet kan heller ikke tilrå utbygging av noen av de utredede alternativene.

Det er viktig at staten bidrar til å bedre boforholdene både i Gamlebyen og i andre deler av Oslo indre øst, og Fremskrittspartiet vil derfor slutte seg til forslaget om at det iverksettes planlegging av jernbanetiltak for å bedre bomiljøet i Gamlebyen og på strekningen mot Bryn stasjon. De totale anleggskostnadene for en tunnel gjennom Gamlebyen er anslått til 3–5 milliarder kr, og det er et betydelig beløp. Selv om det er et betydelig antall boliger som er støyutsatt i området, står ikke kostnadene i forhold til det en vil oppnå ved en tunnel.

Fremskrittspartiet slutter seg på denne bakgrunn til komiteens innstilling om at det ikke bygges jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo. Fremskrittspartiet viser også til at kostnadene ved prosjektet nå ligger betydelig over de kostnadsanslag som forelå da Stortinget behandlet St.prp. nr. 33 for 1996–97.

Så litt om Ringeriksbanen. Stortinget vedtok høsten 1996 at to ulike trasékorridorer for Ringeriksbanen skulle utredes videre. Det var Sandvika–Kroksund–Hønefoss og Sandvika–Åsa–Hønefoss. Fremskrittspartiet er kjent med at det er utført et omfattende utredningsarbeid, at konsekvensutredningen for de utredede alternativene nå er godkjent, og at det foreligger et grunnlag for den lokale-

behandlingen av hovedtrasévalg i de berørte kommunene Bærum, Hole og Ringerike.

Departementet legger opp til at en sak om trasévalg vil bli lagt fram for Stortinget etter at det foreligger vedtak i de berørte kommunene, og saken er ferdigbehandlet i Jernbaneverket. Ifølge proposisjonen tas det sikte på at dette kan skje i løpet av våren.

Fremskrittspartiet er enig i Regjeringens forslag om at Ringeriksbanen ikke prioriteres i planperioden 2002–2011, og ser derfor ikke nødvendigheten av at det tas stilling til trasévalg ti år fram i tid, som det legges opp til. Kostnadene for prosjektet ligger i størrelsesorden 3,2–4,4 milliarder kr, avhengig av hovedtrasé og løsningsvarianter. Hva kostnadene vil ligge på etter 2011, er umulig å forutsi. Vi ønsker derfor heller ikke at den blir prioritert etter denne perioden uten at det eksisterende jernbanenettet er utbedret med hensyn til sikkerhet, og at det er foretatt sanering av farlige planoverganger.

Jorunn Ringstad (Sp): Som fleire talarar før meg har vore inne på, har Gamlebyttunnelen vore diskutert i Stortinget fleire gonger tidlegare. Saksordførar Sverre Myrli har jo i sitt innlegg i starten av denne debatten hatt glede av å fortelje denne historia på sin måte og med store bokstavar. Men det er verdt å merke seg at i dag handsamar vi ein proposisjon som omhandlar ei ny konsekvensutgreiing av september 1998 og ei tilleggsutgreiing av desember 1999. Desse utgreiingane er eit resultat av Stortinget sitt vedtak i Innst. S. nr. 155 for 1996–97. Det var altså Stortinget som bad om ei nærmare vurdering av ulike alternativ.

I St.prp. nr. 41 har vi fått eit betre grunnlag enn tidlegare til å vurdere prosjektet Gamlebyttunnelen. Dei åtte alternativa som er omtala i St.prp. nr. 41, er vurderte med omsyn til kostnad, teknisk kompleksitet ved inngrep i området med omsyn til verneverdige kulturminne og driftsproblem i anleggsperioden. Det er heilt klart at lærdomen frå Romeriksporten er at det m.a. må leggjast vekt på tekniske utfordringar ved planlegging.

Kostnadene vi no har fått framlagt for Gamlebyttunnelen, ligg ein god del over dei kostnadene som har lege til grunn ved tidlegare handsamingar av dette prosjektet. Dei samfunnsøkonomiske utrekningane viser at anleggs-kostnadene er svært høge, og at ingen av dei framlagde alternativa er samfunnsøkonomisk lønsame. I Senterpartiet har vi difor etter ei samla vurdering funne at vi vil slutte oss til innstillinga om at det ikkje skal byggjast jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo.

Når det er sagt, er det òg viktig å streke under at i staden for å bygge Gamlebyttunnelen må det setjast i gang arbeid med planlegging av andre tiltak for å betre bumiljøet i Gamlebyen og bumiljøet langs strekinga mot Bryn stasjon. Eg er sjølvsagt kjend med at det alt er gjennomført heller omfattande tiltak langs den eksisterande jernbanetraseen i Gamlebyen. Men som det òg er peika på i St.prp. nr. 41, er det fleire tiltak som kan og bør utførast. Difor sluttar eg fullt opp om at det bør setjast i gang planlegging og gjennomføring av nye tiltak i tillegg til dei som alt er gjennomførte.

St.prp. nr. 41 inneheld òg ein omtale av Ringeriksbanen. Dette prosjektet var òg omtala i Nasjonal transportplan 2002–2011, som vi debatterte i Stortinget så seint som i februar. I Senterpartiet er vi heilt samde i Regjerings sitt forslag i Nasjonal transportplan, at Ringeriksbanen ikkje skal prioriterast i planperioden 2002–2011, og Senterpartiet ser difor heller ingen grunn til å setje av planleggingsmidlar i den perioden.

Lisbet Rugtvedt (SV): Vedtaket om å bygge tunnel for tog gjennom Gamlebyen ble gjort i et øyeblikks glødende engasjement i Stortinget for å heve levestandarden for folk som bodde i forsømte strøk av hovedstaden. Partiene konkurrerte om hvem som kunne love mest for Oslo indre øst.

I ettertid har vi sett i praksis at tog tunneler kan by på store tekniske problemer gjennom måneder med trøbbel i Østmarka, og vi har sett på papiret at de tekniske utfordringene forbundet med bygging av Gamlebyttunnelen også er store.

Det har skjedd en del i løpet av de årene som er gått siden første runde i Stortinget. Prisen har steget betydelig. Og det ser ut til at det bare er ett av de utredede alternativene som er aktuelt, nemlig II Loenga, som kan gjennomføres uten betydelige konsekvenser for bl.a. fortidsminner og vernede bygninger. II Loenga er også det alternativet som har minst negative konsekvenser for utvikling av jernbanetrafikken i anleggsperioden. Tross dette er det beklagelig at komiteflertallet nå velger en fullstendig begrivelse av forslaget om tog tunnel i Gamlebyen.

Etter at Gardermobanen ble åpnet i 1998, har togtrafikken gått opp fra ca. 300 til nærmere 600 tog pr. døgn ut av Oslo sentrum. Uten bedre løsninger for togtrafikken vil et stort antall beboere leve med støy og vibrasjonsproblemer, og byen vil gå glipp av muligheten for å få til en ønsket byutvikling i denne delen av byen.

Komiteens flertall påpeker at kostnadene ved bygging av Gamlebyttunnelen ikke står i forhold til det en vil oppnå. Det er riktig dersom en bare tar utgangspunkt i at støydemping for et begrenset antall beboere er alt en oppnår. Men nytten av Gamlebyttunnelen må ses i en bredere byutviklingssammenheng. Hvordan denne delen av hovedstaden kan utvikles og åpnes for annen bruk enn bare togtrafikk, angår veldig mange flere enn de som er rammet av støy.

Det pågår et omfattende arbeid med å utvikle Bjørvika-området i Oslo, både når det gjelder byutvikling og infrastruktur. Dette området av Oslo kan bli en attraksjon for hele landet dersom Stortinget vil være med på å gjøre de nødvendige løftene. Opera i Bjørvika er en god start. Middelaldermuseum på Sørenga vil være en naturlig fortsettelse. Dette er viktige nasjonale kulturloft som kan gi folk i Norge en mer opplevelsesrik hovedstad. Med en ny bydel i Bjørvika vil jernbanebarrieren gjennom Gamlebyen bli mer merkbar enn i dag.

Bygging av Gamlebyttunnelen har vist seg å være et langt vanskeligere prosjekt enn hva mange av oss trodde da et flertall i denne salen vedtok å gjøre dette løftet for

(Rugtvedt)

Oslo indre øst i 1995. Vi ser at det er gode argumenter som taler mot bygging av toggtunnel i Gamlebyen. Det er dyrt, og det er vanskelig, men det er slått fast at det ikke er umulig. SV er ikke rede til for alltid å oppgi visjonen om en gamleby med mindre trafikk og støy og om å fjerne den barrieren som jernbanen er i dag.

Befolkningen i Gamlebyen har grunn til å føle seg lurert i forhold til tidligere vedtak i Stortinget. Men det har også heldigvis skjedd positive ting med miljøet i denne bydelen de siste årene. Det er brukt 120 mill. kr til tiltak for å redusere miljøulempene i Gamlebyen, og disse tiltakene har hatt effekt. Det er også bra at komiteen understreker at det skal gjennomføres nye tiltak i tiden framover for å redusere miljøulempene i denne delen av byen. Prioriteringen av miljøtiltak i Gamlebyen må også ses i sammenheng med miljøoppgaver som roper på løsninger i andre bydeler, særlig i Groruddalen.

Vi mener at med de løftene som Stortinget har gitt, fortjener beboerne i Gamlebyen i det minste at Stortinget holder åpent at Gamlebyen senere kan vurderes på nytt og undersøkes videre som et miljø- og byutviklingstiltak. Men det betinger også at vi kan finne en akseptabel finansiering, at det reises betydelige byutviklingsmidler, og at kommunen aksepterer å bidra. SV og Venstre fremmer forslag om å undersøke finansieringsmulighetene videre.

Det er også viktig at en eventuell framtidig realisering av toggtunnel gjøres på den mest skånsomme måten i forhold til fortidsminner, vernede bygninger og kollektivtrafikken i Oslo-området.

Jeg vil ta opp forslaget fra SV og Venstre i innstillingen.

Presidenten: Lisbet Rugtvedt har tatt opp det forslag hun refererte til.

Odd Einar Dørum (V): Jeg skal i begynnelsen av innlegget velge å overhøre representanten Myrli, men skal komme tilbake til ham litt senere.

Først til Gamlebyen. Da et stortingsflertall gikk inn for jernbanetunnel i Gamlebyen, var det ingen grunn til å legge skjul på at det var et stortingsflertall som valgte å gå inn for en pengesatsing, men i et byutviklingsperspektiv, ingen tvil om det. Jernbanemessig er ikke dette et viktig tiltak, selv om stigningen til Bryn ikke er helt ubetydelig i jernbanedrift.

Når Venstre nå også er med på at dette ikke er et aktuelt tiltak i planperioden fram til 2011, er det for det første fordi det ikke finnes penger, og for det andre at all erfaring med de tiltak man har drevet fram, har vist at de har vært dyrere enn det man trodde eller håpet. Hva nå enn det var, så ble de dyrere. Og da er det en helt naturlig konsekvens at det ikke er plass til dette tiltaket nå. Det er i tillegg, fordi det ikke skulle rå noen som helst tvil om viljen til å foreta helt uavhengige undersøkelser, brukt ganske mye penger på det. Det kan mange mene mye om, men en av grunnene til at det skjedde og var nødvendig, var at det oppstod en mangel på tillit mellom store

deler at Stortinget og lokalbefolkningen i forhold til en del av utredningene, slik at dette måtte gjøres skikkelig.

Så er det gjort, og tall er kommet på bordet, og det er rett som representanten Rugtvedt sa, at det eneste alternativet som med seriøsitet ligger tilbake, er Loenga II.

Når Venstre står sammen med SV om et forslag, er det fordi at det i byutviklingsperspektiv i Oslo faktisk ikke var noen som for fem år siden kunne drømt om at samferdselskomiteen i en merknad til havneutviklingen i Oslo skulle skrive det de gjorde for kort tid tilbake. Det var faktisk helt utenkelig. Det var nesten så utenkelig at det ikke engang var tenkelig for et år siden. Videre var det ikke helt tenkelig at man i sin tid skulle finne grep som, med å være både kreative og med å finne ulike finansieringskilder, skulle få til en byutvikling i Bjørvika som definitivt ikke er et klassisk stamvegprosjekt, men som er et samarbeid mellom det å bygge veg og det å drive byutvikling, og hvor andre finansieringskilder må tungt inn.

Det var heller ingen som på det tidspunktet kunne forutsi at det faktisk var et betydelig mindretall i Stortinget som ville drive fram et OPS-prosjekt om Mosseveien, og som også var villig til, innenfor rammen av trafikantbetaling i Oslo, å være med på prosjektet. Og det var vel ingen i denne salen som forutså at NHO i Oslo og Akershus skulle gå inn og kreve forlenget trafikantbetaling i Oslo og Akershus, som de nå har gjort.

Alt dette var ikke å se i den politiske krystallkulen. Men i den realistiske krystallkulen, hvor man ser på folk og sier at jeg har ingen penger, hva vil du bidra med, blir folk realitetsorienterte overalt. Og det er på basis av en slik realitetsorientering at Venstre ikke vil være med på å skrinlegge ethvert prosjekt i Gamlebyen. Derfor har vi gått inn på det å koble Loenga II til den situasjon som ikke er løst før 2011, men som kommer senere, og har fremmet det forslaget som representanten Rugtvedt har tatt opp. Jeg synes det er helt rett å ha en slik åpning, spesielt hvis man er villig til å tenke utradisjonelt når det gjelder finansiering, slik at det gir en egen begrunnelse. Og med respekt for folk i andre deler av landet – tenk på disse folkene som har slåss for Lofast! Det er jo ikke den mest sjenerende trafikkmengde pr. døgn som ruller der, men noen har holdt fast på et perspektiv som var viktig for regionen, og har fått «klort» det i mål. Denne type forståelse, også i andre deler av landet, bør man jo begripe. Når evnen lokalt på andre områder er til stede for å bære noe, bør også et bysamfunn som Oslo kunne få en utfordring vedrørende situasjonen i Gamlebyen etter at Bjørvika er løst, etter at Fjordbyen er realisert, og Mosseveien er kommet på plass.

Så kort om Ringeriksbanen, som er nevnt her. Venstre har ikke tidligere gått inn for planmidler fram til 2011, fordi Venstre i innstillingen til Nasjonal transportplan prioriterte en annen oppprioritering og opprustning av Bergensbanen, og da spesielt knyttet til Ulrikstunnelen. Det handler også om å sette kraft på arbeidet med Bergensbanen, fordi det er en viktig transportåre. Den prioriteringen går foran Ringeriksbanen i planperioden. Men

Venstre er beredt til å komme tilbake til det spørsmålet også etter 2011.

Og så til representanten Myrli. Det står et bestemt sted at den kaster sten som aldri har sittet i glasshus selv, og mer skal jeg ikke si om det.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Planene for en ny høyhastighetsbane mellom Oslo og den nye hovedflyplassen med tunnelinnslag for Gardermobanen/Romeriksporten like nord for Etterstad i Gamlebyen var bakgrunnen for at Stortinget sommeren 1995 vedtok at jernbanetrafikken i Gamlebyen skulle legges i tunnel.

I plangrunnlaget for Gardermobanen ble det anslått at åpningen av Gardermobanen høsten 1998 ville medføre en tilnærmet fordobling av togtrafikken på strekningen mellom Oslo S og Etterstad, mens hovedbanen videre nordover i Groruddalen og mot Lillestrøm ville få en reduksjon. Krav fra fylkesmannen i tilknytning til godkjenning av reguleringsplanen for Gardermobanen gav grunnlag for at det parallelt med utbyggingen av Gardermobanen ble gjennomført omfattende avbøtende støytiltak på strekningen opp til Etterstad. Støyskjermer, fasadeisolering og tiltak i selve boligene for om lag 120 mill. kr er gjennomført for å redusere ulempene med den økte togtrafikken gjennom området. Innendørs støynivå er tilfredsstillende for alle boliger i henhold til anbefalte grenseverdier på strekningen opp til Etterstad, og beboerne har tilgang til utearealer med akseptabel støy fra jernbanen.

Tiltakene har bidratt til at miljøproblemene i Gamlebyen er blitt betydelig mindre, men med den store togtrafikken og med godstrafikk om natten er det fortsatt miljøproblemer i området.

Konsekvensutredningen omfatter i alt åtte forskjellige alternativer basert på to trasékorridorer i den såkalte søndre korridor i henhold til Stortingets vedtak og i tillegg en korridor over Loenga, syd for Gamlebyen. Tre av løsningene innebærer fortsatt togtrafikk gjennom Gamlebyen, mens for de øvrige alternativene er all togtrafikk lagt om. I alle løsninger er det tatt høyde for et mulig nytt godsspor på strekningen Oslo S–Bryn.

Alle alternativer er meget omfattende og anleggsteknisk kompliserte. Behovet for en omfattende ombygging av deler av Oslo S, nærheten til de vernede kulturminnene i Bispeborgen og Ladegåren og de øvrige levninger fra middelalderen i Minneparkenområdet og generelt meget vanskelige grunnforhold gjør at utbyggingskostnadene blir meget høye. På grunn av at en ikke kan være sikker på å unngå ytterligere setningssskader på de verneverdige kulturminnene, har Riksantikvaren varslet innsigelse mot alle alternativ med unntak av de som er basert på en traséføring over Loenga. Alle løsninger krever til dels omfattende arkeologiske utgravninger. Anleggsperioden er anslått til mellom 6 og 11 år med til dels store konflikter i tilknytning til eksisterende jernbaneanlegg med ulik grad av driftsproblemer i fra 3 til 8 år.

Utredningsarbeidet viser at det er teknisk mulig å gjennomføre en omlegging av jernbanen i Gamlebyen. Alle alternativer vil naturlig nok innebære miljømessige

forbedringer for bomiljøet i området. Uansett forutsetninger og mulige forbedringer vil en omlegging av jernbanen kreve store investeringer som er beregnet til å ligge fra om lag 2,9 til 4,7 milliarder kr. Selv om en ikke har kunnet prissette alle gevinstene av prosjektet, er den samlede nytten for alle alternativene meget lav, slik at alle løsninger fremstår med stor negativ nytteverdi. Anlegget gir ingen reelle forbedringer for jernbanetrafikken med unntak av nytt godsspor på strekningen Oslo S–Bryn, som gir bedre stigningsforhold for godstogene.

Høringen viser at bortsett fra interesseorganisasjonene i området er det ingen som mener at det er riktig å prioritere en gjennomføring av Gamlebyprosjektet på bekostning av andre større og prioriterte samferdselsprosjekter i Oslo-området.

Sett på bakgrunn av de tiltak som er gjennomført de senere år i Gamlebyen, og de betydelige ressurser som er påkrevd for å legge om jernbanen i Gamlebyen, mener jeg at kostnadene med en slik utbygging ikke står i rimelig forhold til hva som oppnås av forbedringer av bomiljøet og arealutvikling i Gamlebyen. Dette gjelder for alle utredede alternativer.

Målsettingen er å finne fram til tiltak, slik at boforholdene i området kan bli ytterligere forbedret på en slik måte at alle boliger får støy- og vibrasjonsforhold som tilfredsstillende gjeldende normer. Av mulige tiltak kan nevnes strukturstøyreducerende matter under skinnegangen, vibrasjonsdempende tiltak, vurdering av jevnheten på skinnegangen og eventuelt redusert hastighet på togene gjennom området. Jernbaneverket har varslet igangsetting av en konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Oslo S–Hauketo, og planene for et nytt godsspor opp til Bryn vil inngå i dette arbeidet.

Jeg har merket meg forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre i innstillingen om å undersøke muligheten for trafikantbetaling i Oslo, og om verdien av de frigjorte eiendommer kan inngå som finansieringsgrunnlag for å legge Gamleby-sporene i tunnel i tilknytning til nytt dobbeltspor Oslo S–Ski i neste transportplanperiode. Som generell betraktning vil jeg her nøye meg med å konstatere at det allerede er flere foreslåtte prosjekter i Oslopakke 2 som ikke er sikret finansiering i den kommende tiårsperioden. En slik prioritering vil derfor uansett måtte gå på bekostning av andre prioriterte tiltak i Oslo-området.

Når det gjelder Ringeriksbanen, har jeg merket meg komiteens uttalelser. Jeg tar som kjent sikte på å komme tilbake til Stortinget med en melding senere i vårsesjonen.

P e r O v e W i d t h hadde her overtatt presidentplassen

Rune E. Kristiansen (A): Det var fristende tidligere i dag å ha et innlegg som la litt opp til en debatt med saksordføreren, men jeg tror saksordføreren og jeg kan ta det et annet sted.

Jeg tror at det som er lagt fram i dag, neppe kommer som noen overraskelse på dem som har deltatt en del år i forhold til tunnel i Gamlebyen, og som noen har påpekt

tidligere, var det mange viktige momenter som ble reist i forbindelse med forslaget om tunnel i Gamlebyen. Det er nå seks år siden. Det er ingen tvil om at det har vært positivt for bydelen at debatten om Gamlebytunnelen også dro i gang en byutviklingsdebatt av en helt annen dimensjon. I og med at jeg har jobbet såpass nært opp til det lokale engasjement og også det bystyreengasjementet som har vært i denne saken, er jeg ikke i tvil om at det har kommet mange positive ting ut av debatten om Gamlebytunnelen.

For seks år siden var dette en bydel som over lengre tid hadde vært nedslitt, både med hensyn til samferdselsproblematikk og på en rekke andre områder. Det var en bydel som på mange måter var betegnet som en getto. Og hva har vi fått siden vi reiste debatten? Vi har bl.a. vedtatt en opera i byutviklingssammenheng her i Stortinget. Det tror jeg er svært viktig å ha med. Og som Odd Einar Dørum også påpekte, har det skjedd en rekke ting på det samferdselsmessige området i samme tidsepoke.

Det har vært litt latter omkring dette at vi skulle ha tunnel i Gamlebyen, og jeg har jo vært med her i såpass mange år at jeg må vel innrømme at det er en del samferdselsprosjekter som man i ettertid ser kanskje kunne ha vært gjort noe annerledes – eller kanskje ikke gjort i det hele tatt. Men la nå det ligge. Det var et bredt engasjement, ikke bare i Stortinget, men også i bydelen, og det drog i gang debatter i fylkespartiene i Oslo by.

Helt til slutt vil jeg si at jeg faktisk tror at Stortinget har hatt godt av å få en innsikt i hvordan Gamlebyen som bydel var i ferd med å utvikle seg. Det er ikke bare tunnelen selvfølgelig, vi har jo fra Arbeiderpartiets side hatt et bredt satsingsområde når det gjelder Gamlebyen, og det er ingen tvil om at det resultatet som nå foreligger, er en erkjennelse av at saken var langt mer komplisert enn det man hadde forutsetninger for å tro. Men sånn summa summarum tror jeg bydelen har kommet godt ut av det, tross alt.

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

Sverre Myrli (A): Debatten i dag har vel heldigvis ikke avdekket særlig mye nytt, kanskje med unntak av et par ting, f.eks. tidligere samferdselsminister Dørum's selverkjennelse om alt han ikke var i stand til å forutse for et år siden – interessante betraktninger i dagens debatt. Kofoed-Larsen var inne på de vanskelige grunnforholdene – for så vidt ikke noe veldig nytt i dag det heller. Man har vært klar over grunnforholdene i denne delen av hovedstaden i lang tid. Så vidt jeg veit, heter det i Skriften et sted at man skal være varsom med å bygge sitt hus på sandgrunn. Det er kanskje slike betraktninger Kofoed-Larsen har gjort seg i den siste tida.

Men så til det viktige poenget her. Både Kofoed-Larsen, Nilsen, Stensaker og Ringstad var inne på at 3–5 milliarder kr er mye penger, og framstilte det liksom som at det er de nye opplysningene i forhold til de store kostnadene som nå er en av hovedgrunnene til at en vil

skrinlegge Gamlebytunnelen. Da vil jeg be folk om å lese St.prp. nr. 33 for 1996-1997, som Stortinget hadde til behandling for ganske nøyaktig fire år siden. Der er kostnadene for Gamlebytunnelen stipulert til henholdsvis 1 milliard kr, 1,3 milliarder kr, 2,6 milliarder kr, 3,2 milliarder kr og 7,3 milliarder kr for de ulike tunnelalternativene – og det i 1996-kroner. Det var altså tunnelalternativer for fire år siden som var langt dyrere enn det en har utredet nå de siste fire årene.

Jeg har all respekt for komitelederens argumentasjon om at en skal bruke penger på andre jernbaneprosjekter i stedet. Nå har for så vidt Gamlebytunnelen aldri vært noe jernbaneprosjekt, det har hele tida vært et byutviklingsprosjekt, men det er en helt grei argumentasjon at en nå mener at en skal bruke pengene på andre jernbaneprosjekter. Det syns jeg er fair. Men en må ikke for liksom å bedre på egen samvittighet prøve å framstille det som at en nå i 2001 er klar over at det er enorme kostnader forbundet med Gamlebytunnelen – det visste en også i 1997.

Odd Einar Dørum (V): Det var tydeligvis ikke nok å bruke to setninger på representanten Myrli's innlegg.

Min selverkjennelse gikk faktisk på det som har vært av positiv vilje i Oslo-området til å finne utradisjonelle løsninger for å løse noe. Det går i retning av det forslaget som jeg er medforlagsstiller til her i dag, og kan ikke brukes med henblikk på fortiden. Men hvis man da først skal gå på fortiden, så var det vel slik – og representanten Myrli har vel en hukommelse fra denne tiden – at Gardermobanen skulle *egentlig* være 100 pst. lønnsom, og Romeriksporten skulle *egentlig* ikke ha lekket. Hvis vi nå hever oss fra enhver form for partipolitisk oppgjør i dette, og bare tar innover oss at vi har lært at det var sånn det ble, så kunne det jo tenkes at det dannet et bredere erfaringsbakteppe enn det å holde seg til en stortingssak fra 1996-1997. Og det kunne tenkes at alle som er opptatt av jernbanedrift i Norge – og der vet jeg at representanten Myrli og jeg er på linje – kunne vært litt mer ydmyke når man prøvde å skåre noen poenger fordi man trodde at man nå hadde en suverene bane.

Jeg skal ikke si mer enn det, men det er selvfølgelig den samlede erkjennelsen som jeg selv er en del av. Og det er en annen type erkjennelse enn den jeg viste til når det i Oslo-området faktisk er vilje til – for å si det litt folkelig – å opptre som gammeldagse vestlendinger og delta på spleiselag med en del trykk og kraft. Det er en helt annen erkjennelse. Og jeg har aldri sett på Gamlebyprosjektet som noe annet enn et byutviklingsprosjekt. Men det er et jernbanesnitt i det selvfølgelig, og det er det stigningsforholdet som er på Brynsbanen, som egentlig ikke er helt ideelt for jernbanedrift hvis man først skal se på det, men som selvfølgelig jernbanemessig må prioriteres mot andre sider og andre tiltak. Så jeg tror at hvis man først skal begynne å oppsummere, er det nok hele bredden i erfaringsfeltet som teller. Jeg vet ikke, men hvis vi gikk inn på andre sider ved NSB eller hva det måtte være, tror jeg noen og hver hadde fått seg en overraskelse. Og så tror jeg Stortinget på mange måter har

sagt seg villig til å gå inn og ta lærdom av det og se hvordan man kan sørge for at det fins en jernbanedrift i Norge i årene som kommer som vi kan være bekjent av. Men jeg tror altså at det vil være klokt å holde seg til at det er bredden i erfaringsfeltet som påvirker Stortinget. Jeg antar at det er slik samferdselskomiteen tenker, i hvert fall er det slik jeg opplever at de skriver.

På den bakgrunn og også i tilknytning til noen av de kloke ord som kom fra representanten Rune E. Kristiansen, tror jeg ikke at vi skal gjøre dette til en slags form for politisk fotballkamp fordi om representanten Myrli mener at han fant et slags gullkorn fra 1996-97.

Oddvard Nilsen (H): Først vil jeg si at jeg tror representanten Rune E. Kristiansen på mange måter faktisk har holdt det beste innlegget her. Jeg tror det er helt riktig at diskusjonen rundt Gamlebyntunnelen medvirket til det vi nå har sett knyttet til Gamlebyen og alt det som var der. Det er på mange måter det gode som har kommet ut av det. Jeg tror noen og hver av oss, uansett hva representanten Myrli måtte mene, kanskje hadde godt av spaseraturen gjennom Gamlebyen den gangen for å se hvilke problemer som var der, uansett hva det var knyttet til. Dermed har man altså fått større fokus på det. Det tror jeg representanten Kristiansen har helt rett i.

Så vil jeg si til representanten Myrli – det er et spørsmål hvor mye tid man skal bruke på dette – at det er klart det er en betydelig forskjell mellom 1 milliard kr og 7 milliarder kr. Det er et enormt spenn som lå til grunn. Nå har man altså fått regningen på bordet knyttet til dette – det koster mellom 3 milliarder kr og 3,5 milliarder kr.

Så mener jeg at jeg sa ganske klart i mitt innlegg at det ikke utelukkende var spørsmål om prisen på tunnelen. Det har rett og slett i mellomtiden skjedd mange ting knyttet til norsk jernbane som gjør at det nå er fornuftig å revidere og se hvorledes vi skal bruke disse midlene. Og da har man altså kommet til den konklusjon, iallfall fra Høyres side, ut fra de midlene som er til disposisjon, at dette er det nå mest fornuftig å legge ned, og så bruker vi pengene på en litt bedre, ryddigere og greiere måte til gagn for dem som er opptatt av og ønsker å få en bedre jernbane i dette landet.

Representanten Myrli vet f.eks. utmerket godt, selv om dette ikke har noe med Jernbaneverket å gjøre, at man i sin tid hadde Effekt 600 i NSB som skulle gjennomføres for å finansiere en lang rekke av de togkjøp som er gjort. Representanten Myrli vet utmerket godt at det omtrent ikke har kommet fem øre ut av dette, og at vi sannsynligvis har betydelige finansieringsproblemer knyttet til NSB som vi skal diskutere i dette hus i løpet av det neste halvåret. Jeg er overbevist om at vi alle sammen kan gå i oss selv på dette området for virkelig å forsøke å finne løsninger på hvorledes vi sammen skal greie å løfte jernbanen fram i dette landet, slik at tjenesteytingen i det transportsystemet blir bedre enn den er i dag. Det er en utfordring for oss alle sammen. Den litt lett harselerende tonen knyttet til dette synes jeg ikke gagnar denne saken, for her har mange underveis måttet endre sine standpunkt, og jeg tror også flere vil måtte gjøre det i tiden som kommer.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Det er interessant at representanten Myrli harselerer over de andre partiene som nå har funnet ut at prisen er for høy.

Jeg må bare først minne representanten Myrli om at Arbeiderpartiet også var med på komiteinnstillingen i 1997 om satsingen på Gamlebyen i tunnel, mens han nå sier at han er veldig fornøyd med at de andre i komiteen nå har snudd, og at det har gått opp for disse partiene at dette var et dårlig prosjekt. Det som er realiteten, er at kostnadene som var beregnet å være fra 1 milliard kr til 7 milliarder kr, nå er fra 3 milliarder kr til 5 milliarder kr. Den erfaringsbakgrunn som jeg ganske sterkt skisserte i mitt tidligere innlegg om Romeriksporten, har vel gjort at en ser at dette kan bli en atskillig mer kostbar tunnel enn det som vil være den positive effekten ved å bygge denne tunnelen.

Totalbildet gjør altså at vi har kommet til et annet resultat denne gangen. I tillegg er det noe med hvor det er fornuftig å bruke de ressursene vi nå har til rådighet. Og da har Kristelig Folkeparti – sammen med hele komiteen, så vidt jeg husker – sagt at vi ønsker å bruke midler på andre jernbaneprosjekt i Oslo-området, Skøyen–Asker og Oslo–Ski, som vi mener er riktigere i forhold til ressursbruk og nytte. Det er også Arbeiderpartiet enig i, og det er Kristelig Folkeparti fornøyd med. Derfor synes jeg heller ikke det er noen grunn til den sterke harseleringen over de andre partiene i denne sammenhengen.

Sverre Myrli (A): Jeg må si meg lei for det hvis Kofoed-Larsen oppfattet det slik at jeg har drevet med sterk harselering – da har vi nok litt forskjellig oppfatning av hva det betyr i en politisk diskusjon.

Nei, jeg har ikke funnet noen gullkorn fra 1996–97, som Odd Einar Dørum sa. Mitt poeng er at problemstillinga er den samme i dag som den var i 1997. Alle visste at det ville bli ufattelig dyrt å bygge Gamlebyntunnelen. Alle visste i 1997, hvis en ville gå inn i det, at det ville medføre betydelige ulemper for NSB i anleggsperioden. Alle visste at det av anleggstekniske årsaker ville bli betydelige praktiske utfordringer i Gamlebyen i anleggsperioden. Og alle visste at det ville by på enorme utfordringer med hensyn til alle de viktige kulturminnene som finnes i området.

Vi kan gjerne diskutere Gardermobanen, Romeriksporten og NSBs både fortid, nåtid og framtid. Men jeg understreker én gang til: Poenget mitt er at det er den samme problemstillinga i dag som for fire år sia, og derfor burde en kanskje i selverkjennelsens navn si at vi har endret oppfatning, og det vi slo til med med brask og bram for fire år sia, og for seks år sia, mener vi ikke lenger er tilfellet.

Så til Oslo indre øst og Gamlebyen spesielt. Arbeiderpartiet skal ta ansvar for å rydde opp i den delen av hovedstaden vår. Rune Kristiansen beskrev på en utmerket måte hva som er gjort og hva som skal gjøres. Hvis innstillingen i dag får flertall – og alt tyder jo på det, ingen særlige overraskelser har dukket opp i debatten – så skal altså både støyskjerming og andre tiltak skje i Gamlebyen.

Det er vedtatt at operaen skal bygges i Bjørvika, og hvis dette stortinget mener noe med det som har vært sagt i dag i forhold til at det er viktig med andre tiltak for byutviklingsmessig å rydde opp i denne delen av Oslo, bør også dette stortinget manne seg opp og sørge for at det blir et stort flertall for å få på plass Bjørvikatunnelen etter hvert.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 2543)

S a k n r . 4

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg, Christopher Stensaker og Per Sandberg om at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring (Innst. S. nr. 181 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:51 (2000-2001))

Jorunn Ringstad (Sp) (ordfører for saka): I Dokument nr. 8:51 blir det foreslått å be Regjeringa fremje endringsforslag i veglova, endringsforslag som gjeld opplæring i glattkøyning for tyngre køyretøy. I 1992 vedtok Stortinget krav om obligatorisk glattkøyringsopplæring for personar som skal ta førarkort for tyngre køyretøy. Dette kravet gjeld i dag for førarprøvekandidatar i Sør- og Aust-Noreg, dei områda av landet der det er glattkøyringsbaner for slik opplæring. Andre delar av landet er fritekne frå kravet om slik opplæring. Glattkøyringsbana i Nord-Noreg har etter opninga hatt tekniske problem og har som følge av dette også hatt økonomiske problem, og den har difor ikkje fungert slik det var tenkt.

I tillegg til å peike på at kravet til glattkøyringsopplæring ikkje gjeld for førarprøvekandidatar frå heile landet, blir det i Dokument nr. 8:51 også vist til evalueringsstudiar, der det m.a. blir vurdert og stilt spørsmål ved om glattkøyringskurset har ulukkesreducerande effekt.

I brev av 13. mars 2001 frå Samferdselsdepartementet v/statsråden har komiteen fått opplyst at departementet vurderer opplæringsordninga og også rammevilkåra for dei aktuelle glattkøyringsbanene. Samtidig har det vore ynskjeleg å utforme ei meir rettferdig og smidig ordning for førarprøvekandidatane. I tillegg har vi fått opplyst at Vegdirektoratet no gjennomfører ei høyring med forslag til endringar i rammevilkår og regelverk for glattkøyringsopplæring for førarar av tunge køyretøy.

Med bakgrunn i det arbeidet som er i gang i departementet og Vegdirektoratet, foreslår difor fleirtalet i komiteen, alle utan Framstegspartiet, at Dokument nr. 8:51 blir å leggje ved protokollen.

Fleirtalet vurderer det slik at det arbeidet som det er bedt om i Dokument nr. 8:51, allereie er i gang, og det er naturleg å avvente det som no blir gjort i departementet og Vegdirektoratet.

Eirin Faldet (A): Kravet om at personer som skal ta førerkort for buss, lastebil eller vogntog, skal ha gjen-

nomgått obligatorisk glattkøyringsopplæring, gjelder i dag for førerprøvekandidater som er bosatt i Sør- og Øst-Norge. Som følge av at banen i Nord-Norge for tiden ikke er i drift, har personer fra deler av Nordland samt Troms og Finnmark midlertidig fritak fra opplæringen.

I dag er det drift bare ved to anlegg. For å gjøre en slik opplæringsordning landsomfattende må det derfor etableres drift ved glattkøyringsbanen til Nord-Norsk Trafikksenter i Lenvik som gikk konkurs sommeren 2000. Stortinget har tidligere bevilget mange millioner kr til bygging av dette anlegget. I tillegg er det gitt tilskudd på til sammen 14 mill. kr fra kommune og fylkeskommune.

Lenvik kommune har behandlet saken politisk og vedtatt kjøp av banen. Det er gitt tilslag fra boet på kjøpesum 3,2 mill. kr. Kjøpesummen er forutsatt finansiert gjennom låneopptak i påvente av statlig tilskudd. Totale kostnader for kjøp og oppstart er av kommunen beregnet til anslagsvis 4 mill. kr.

Lenvik kommune har i brev av 19. desember 2000 søkt departementet om tilskudd på 1,6 mill. kr. Det er i tillegg søkt om tilskudd på inntil 50 pst. av kostnader i tilknytning til støyproblematikk samt andre tilleggsinvesteringer som kreves før oppstart. Det er ikke redegjort nærmere for grunnlaget for disse kostnadene og investeringene.

Det er en uttalt målsetting at anlegget kan settes i drift i 2001. Forutsetningen for framtidig drift ved anlegget er imidlertid endrede rammebetingelser. Kommunen ber om at samferdselsministeren i denne forbindelse bidrar aktivt for å tilrettelegge forholdene for ny drift.

Støtte fra staten til Lenvik kommune til delvis finansiering av kjøp av glattkøyringsanlegget bør ikke føre til at staten får noen eierandel i anlegget. Anlegget vil bli drevet uten noen form for statlig garanti for ytterligere investeringer eller drift.

Departementet har overfor Lenvik kommune skrevet at det er innstilt på at det gis et tilskudd på 1,6 mill. kr. Dette vil imidlertid kreve stortingsbehandling. På denne bakgrunn har Regjeringa sagt at det i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett vil bli foreslått at Lenvik kommune gis et tilskudd på 1,6 mill. kr over Samferdselsdepartementets budsjett.

Vegdirektoratet gjennomfører nå en høyring med forslag til endringer i rammebetingelser og regelverk med følgende forutsetninger:

- Ordningen skal gjøres landsdekkende.
- Kandidater kan avlegge kurs på bane etter eget valg.
- Kurs gjennomføres før avleggelse av føreprøve eller senest innen et år etter utstedelse av førerkort.
- Banene skal ha lik pris som fastsettes av Vegdirektoratet.
- Baneeier/kursarrangør avgjør selv i hvilken periode de vil tilby kurs.
- Godkjenning av kursarrangør og bane, fastsetting av normalplan for opplæring mv. videreføres som i dag.

Blir dette hovedtrekkene i en ny ordning, blir ordningen mer rettferdig ved at alle blir pålagt å gjennomføre kurset. Ved at det gis anledning til å ta kurset inntil et år etter at førerprøven er avlagt, vil elevene også kunne ha

et bedre kjøreteknisk nivå når de møter på kurset. Dette vil gjøre undervisningssituasjonen lettere for instruktørene på banen. I mange tilfeller kan det også i forhold til arbeidssituasjon, bostedsforhold, reiseforhold mv. være mer praktisk for kursdeltakeren å avlegge førerprøven først. Samtidig vil det kunne bidra til å utjevne kostnadsforskjeller mellom elevene. Jeg anser at gjennomføring av disse forslagene i stor grad vil rette opp mangler ved gjeldende ordning. Dette vil langt på vei imøtekomme de hensyn som er vektlagt i forslagsstillernes forslag til endring.

Hensikten med å legge noe av opplæringen til baner er å tilrettelegge for en undervisning hvor elevene får oppleve kjøresituasjoner som ofte fører til ulykker ved kjøring på glatt føre. Med bakgrunn i analyse av mange tungbilulykker har en søkt å legge opp til øvelser og demonstrasjoner hvor elevene får oppleve at førerfeil kan ha svært alvorlige konsekvenser. Dette er situasjoner som det kan være vanskelig å erfare på trafikkert vei uten at eleven og andre trafikanter utsettes for fare. Mange tar også førerkort i den lyse årstid når føreforholdene ikke er spesielt problematiske. Uten opplæring på glattkjøringsbane ville disse ikke få noen spesiell opplæring i forhold til å kjøre på glatte veier.

Innholdet i glattkjøringskurset er endret noe det siste året. Det er fokusert mer på sikkerhetstenking – mindre på framkommelighet. En vanlig innvending mot spesiell trafikkopplæring som eksempelvis glattkjøringskurs, er at økte ferdigheter blir brukt til å velge en mindre forsiktig kjøreatferd. En bilfører som vet at han eller hun har gode ferdigheter på ett område, kan bli fristet til å kjøre mindre forsiktig enn en fører som er mer usikker på egne ferdigheter. For å dempe dette mestringsaspektet er det nå i større grad enn tidligere lagt vekt på å demonstrere på banen hvordan førerfeil, feil med utstyr eller lastning kan forårsake alvorlige ulykker.

Jeg har hatt gleden av å følge med Norsk Trafikksenter A/S i Våler kommune i Hedmark. Der er tungbilopplæringen godt ivaretatt. Banen er blitt en viktig øvingsbane også for ungdom som skal ta førerkort, og et samlingssted for unge mennesker som er interessert i motorsert sport. Tungbilopplæringen på Norsk Trafikksenter A/S er et meget godt eksempel på hvordan dette bør fungere over hele landet.

Christopher Stensaker (Frp): Stortinget bestemte i 1992 at det skulle innføres obligatorisk opplæring i glattkjøring for førere av tunge kjøretøy. I den forbindelse måtte det bygges glattkjøringsbaner som var store nok til lastebiler, busser og vogntog. Allerede i juni 1993 var første bane operativ i Våler i Hedmark. Denne banen var allerede i byggefasen da dette forslaget kom opp.

Den 1. januar 1994 åpnet Skandinavisk Trafikksenter i Kristiansand. Fire år senere, i oktober 1998, åpnet enda en ny bane, Nordnorsk Trafikksenter. Banen hadde en turbulent start og er for tiden konkurs.

Forskrift om obligatorisk opplæring i glattkjøring for førere av tunge kjøretøy § 1 gjelder for personer som skal erverve førerkort for første gang i klassene C, CE, D eller DE. Denne forskriften gjelder bare for personer som er

bosatt i 13 fylker og halvdel av et annet, mens de øvrige fylker er fritatt for obligatorisk opplæring i glattkjøring. Til tross for manglende opplæring i glattkjøring har disse ubegrenset adgang til å kjøre i alle landets fylker. Dette gjelder også førere av tyngre kjøretøy fra utlandet.

For å vurdere ordningen er det gjennomført en evalueringsstudie, herunder i forhold til om glattkjøringskurset har en ulykkesreducerende effekt. Resultatet med hensyn til sistnevnte foreligger i TØI-rapport 334/1996. Tendensen i resultatene fra denne undersøkelsen var at glattkjøringskurs har en ugunstig effekt med hensyn til ulykkesrisikoen, og at kurset ikke reduserer risikoen på glatt føre.

Cirka tre fjerdedeler av fagmiljøet i Norge, herunder offentlige og private opplæringsinstitusjoner som driver tungbilopplæring, er også av samme oppfatning, at glattkjøringskursene ikke gir den ønskede effekten. Det viser seg at når tiltroen til egen kjøreferdighet øker, så øker i realiteten også risikoen.

Det er helt klart at departementet og dets fagmyndighet, Vegdirektoratet, som også har ansvaret for Statens vegvesen, ikke har andre motiver enn å forsvare politikernes beslutning om etableringen av obligatorisk glattkjøring og byggingen av svært kostbare anlegg.

For å øke trafiksikkerheten i Norge må denne etter Fremskrittspartiets mening bygge på realistisk opplæring som gir grunnleggende defensiv forståelse og forebyggende kompetanse hos sjåførene. Dette kan best oppnås ved opplæring på vei, der hvor alle andre elementer befinner seg, og hvor man hele tiden forventes å forutsi medtrafikantenes handlingsmønster, som ikke alltid er det mest rasjonelle.

Til yrkessjåfører stilles det atskillig større forventning til riktig og risikofri kjøremåte, til tross for at kjøretøyene er lengre, bredere og tyngre enn personbiler. For å gi fremtidens sjåfører av tyngre kjøretøy kompetanse må utdanningen gå over to perioder, hvor den første er grunnutdanning etter læreplan for førerkort tyngre klasser, uten glattkjøring, for deretter å avlegge førerprøve ved en trafikkstasjon. Dette vil gi førerrett i en periode fram til førstkommande vinter. Førstkommande vinter, i perioden november–mars året etter, gjennomføres obligatorisk kurs på landeveier som er snø-/isdekket, og som har normalt vintervedlikehold, og hvor bl.a. vurdering om bruk og pålegging av kjetting er et sentralt punkt. Førerkortkandidater som tar sin førstegangsoplæring i perioden november–mars, deltar på dette kurset samme vinter.

Som følge av at banen i Nord-Norge for tiden ikke er i drift, har personer fra deler av Nordland, samt Troms og Finnmark midlertidig fritak fra opplæringen. Fremskrittspartiet mener at TØI-rapport 334/1996 viser at tendensen i resultatene var at glattkjøringskurset gav en ugunstig effekt med hensyn til ulykkesrisikoen. Rapporten konkluderte med at kurset på det tidspunkt ikke reduserte risikoen på glatt føre, samt at ordningen fører til store økonomiske forskjeller ut fra hvilket fylke den enkelte kommer fra.

Fremskrittspartiet er enig i at glattkjøringskurs kan gjennomføres inntil ett år etter at førerprøven er avlagt,

og slik har man et visst kjøreteknisk nivå når man møter til kurset. Det vil bety at kandidater som ikke består førerprøven, slipper å betale for et relativt dyrt kurs.

Fremskrittspartiet ser også problemene for tungbilbanene, som ved utsettelse av glattkjøringskurset inntil ett år til det blir vinterføre, vil kunne oppleve en klar reduksjon i elevtilgangen, som dermed vil ha betydning for banenes økonomiske situasjon. Vi mener imidlertid at for å øke trafikksikkerheten i Norge må denne bygge på realistisk opplæring, som gir en grunnleggende defensiv forståelse og forebyggende kompetanse hos sjåførene. Dette mener vi best kan oppnås ved opplæring på vei, der hvor alle andre elementer finnes seg, og hvor man hele tiden må forvente og forutsi medtrafikantenes handlingsmønster.

Fremskrittspartiet mener derfor at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy på bane må erstattes med en risikoforebyggende og rettferdig opplæring.

Fremskrittspartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i vei-trafikkloven hvor obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy på bane erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring.»

Presidenten: Representanten Stensaker har fremsatt det forslag han refererte.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.
(Votering, se side 2544)

Hans J. Røsjorde overtok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Presidentskapet hadde innstillet:

Endringen i Stortingets forretningsorden § 53 nr. 3 tredje punktum som ble vedtatt av Stortinget 18. desember 2000 – «En representant kan stille ett spørsmål i en ordinær spørretime» – skal gjelde videre etter 31. mars d.å. uten tidsbegrensning.

Votering :

Presidentskapets innstilling bifaltes mot 1 stemme.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at kostnadsrammen for nytt tinghus i Tromsø fastsettes til 154,7 mill. kroner pr. 1. juli 2001 inklusive kunstnerisk utsmykning.

Votering :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Lisbet Rugtvedt satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

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

Votering :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble mot 10 stemmer ikke bifalt

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

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

Odd Einar Dørum (V) (fra salen): President!

Presidenten: Odd Einar Dørum har bedt om ordet – til tunnelen?

Odd Einar Dørum (V): Jeg har begått den inkurie ikke å være observant nok. Når man ser på forslaget til vedtak, er det delt i to punkter. Det bør være slik at jeg må ha rett til å stemme mot det strekpunktet som sier at det ikke legges en tunnel, for det er en konsekvens av det forslaget jeg har fremmet, mens jeg derimot selvfølgelig er for det andre strekpunktet, om å utbedre de lokale forhold. Dette burde jeg ha oppdaget tidnok, så jeg beklager det. Men bedre sent enn aldri, så jeg håper at voterin- gen med presidentens samtykke kan bli ordnet slik.

Presidenten: Presidenten vil da la votere over innstillingens to strekpunkter separat.

Votering :

1. Komiteens innstilling – første strekpunkt – bifaltes mot 9 stemmer.
2. Komiteens innstilling – andre strekpunkt – bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Christopher Stensaker satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i vei-
trafikkloven hvor obligatorisk opplæring i glattkjøring
for tyngre kjøretøy på bane erstattes med risikofore-
byggende og rettferdig opplæring.»

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:51 (2000-2001) – forslag fra stor-
tingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Kors-
berg, Christopher Stensaker og Per Sandberg om at obli-
gatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy er-
stattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring –
vert å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling
og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen
med 80 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.45.10)

*S a k n r . 5**Referat*

1. (210) Forslag fra stortingsrepresentant Magnhild Meltveit Kleppa om at den bygnings- og tomtemasse Posten BA legger ut for salg, kan nyttes til ikke-kommersielle boliger for unge i etableringsfasen (Dokument nr. 8:80 (2000-2001))
Enst.: Sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.
2. (211) Retningslinjer for den økonomiske politikken (St.meld. nr. 29 (2000-2001))
3. (212) Langtidsprogrammet 2002-2005 (St.meld. nr. 30 (2000-2001))
4. (213) Forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Djupedal og Kristin Halvorsen om en forvaltning av Petroleumsfondet som ivaretar grunnleggende hensyn til både miljøet og menneskerettigheter (Dokument nr. 8:79 (2000-2001))
Enst.: Nr. 2–4 sendes finanskomiteen.
5. (214) Forslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen og Kristin Halvorsen om regelverk som sikrer varig rimelige husleier i sosiale utleieboliger (Dokument nr. 8:82 (2000-2001))
Enst.: Sendes kommunalkomiteen.
6. (215) Forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen og Harald T. Nesvik om å belønne dem som ønsker å bidra med sin arbeidskraft etter fylte 67 år (Dokument nr. 8:84 (2000-2001))
Enst.: Sendes sosialkomiteen.

Møtet hevet kl. 11.46.
