

# Dokument nr. 15:8.

(1996-97)

## Spørsmål til skriftlig besvarelse med svar.

Spørsmål nr. 80 - 86.

11. - 24. februar 1997.

## Innhold

Spørsmål	Side
80. Fra stortingsrepresentant Ola T. Lånke, vedr. bostøtteordningen, besvart av kommunal- og arbeidsministeren .....	3
81. Fra stortingsrepresentant Ola T. Lånke, vedr. Stortingsmelding nr. 32 (1994-95), besvart av kommunal- og arbeidsministeren .....	4
82. Fra stortingsrepresentant Lars Sponheim, vedr. prisnedskrivningstilskudd på korn, besvart av landbruksministeren .....	4
83. Fra stortingsrepresentant Terje Sandkjær, vedr. sikkerhet til sjøs, besvart av nærings- og handelsministeren .....	5
84. Fra stortingsrepresentant Lars Sponheim, vedr. regler for offentliggjøring av politiske partiers inntekter, besvart av planleggings- og samordningsministeren .....	5
85. Fra stortingsrepresentant Anne Enger Lahnstein, vedr. miljø- og helseproblemer ved utbyggingen av hovedflyplassen på Gardermoen, besvart av samferdselsministeren .....	6
86. Fra stortingsrepresentant Eva R. Finstad, vedr. fortolling av motorsykler, besvart av finansministeren .....	8

# Dokument nr. 15:8.

(1996–97)

## Spørsmål til skriftlig besvarelse med svar.

### Spørsmål nr. 80.

Innlevert 11. februar 1997 fra stortingsrepresentant Ola T. Lånke.

Besvart 19. februar 1997 av kommunal- og arbeidsminister Kjell Opseth.

#### Spørsmål:

«Hvilken informasjon er blitt gitt til mottakere av bostøtte om regelendringene som gjennomføres med den nye bostøtteordningen og vil statsråden ta initiativ for å sikre at alle støttemottakere som har behov for ytterligere hjelp utover bostøtten blir informert om sine rettigheter av sosialkontoret?»

#### Begrunnelse:

Endringene av regelverket vil for en del av mottakerne bety tildels store reduksjoner i bostøtten. Det tenkes særlig på størrelsen på boutgiftstaket som er satt for enpersonshusholdninger og hvilke følger dette vil få for de som har lav pensjon og høye bostøttekostnader. Det er viktig at de mottakerne som får redusert sin bostøtte får informasjon tidlig, slik at de kan innrette sin økonomi etter dette. Den informasjon som er gitt gjennom avisannonser er meget generell og det fremgår ikke at det har skjedd endringer i regelverket.

#### Svar:

Husbanken har gitt informasjon både til kommunene og brukerne av den nye ordningen. I løpet av januar er det sendt ut rundskriv til kommunene om samord-

ningen. Informasjonen gjelder regelverket for ordningen og administrative rutiner som søknadsfrister o.l. Husbanken har laget et rundskriv om samordningen som videresendes til brukerne via kommunene. Det blir orientert om endringene i regelverket og om hvilke økonomiske konsekvenser dette kan få for den enkelte mottaker. Spesielt er det pekt på hvilke grupper som får en reduksjon i sin støtte. De som i fjor mottok støtte fra KADs bostøtteordning, har fått tilsendt skriftlig materiale om endringene direkte fra Husbanken. Det er gitt informasjon til målgruppene for ordningen på trygdeutbetalingsslippen for januar om samordningen. Samordningen er også nærmere beskrevet bl.a. i Pensjonistbladet, som går til alle medlemmene av Norges pensjonistforbund. I tillegg til dette vil Husbanken om kort tid sende rundskriv til kommunene om de endelige satsene i regelverket. Dermed kan kommunene veilede den enkelte søker om hva utbetalingen blir. De hushold som kan få reduksjon i støtten, er de som har mottatt støtte fra SHDs botilskuddsordning, særlig de som har fått botilskudd i tillegg til bostøtte. Disse har fram til i dag mottatt støtten en gang i året, i månedsskiftet oktober/november. Nå får de tre utbetalinger i året, den første allerede tidlig i mai. Dette gjør at de i større grad kan innrette sin økonomi etter størrelsen på utbetalingen.

## Spørsmål nr. 81.

Innlevert 11. februar 1997 fra stortingsrepresentant Ola T. Lånke.

Besvart 19. februar 1997 av kommunal- og arbeidsminister Kjell Opseth.

### Spørsmål:

«Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Stortingsmelding nr. 32 (1994-95) om kommune- og fylkesinndelingen våren 1996 å be Regjeringen vurdere å sette ned et bredt sammensatt utvalg som skal foreta en helhetlig gjennomgang av ansvars-, oppgave- og funksjonsfordelingen mellom de tre ulike forvaltningsnivåene. Det ble bedt om at mandatet måtte forelegges Stortinget. Hvor langt er Regjeringen kommet med dette og kan Stortinget påregne at et mandat blir lagt fram med det første?»

### Begrunnelse:

For tiden pågår det en viktig avklaringsprosess i forhold til eierstrukturen i sykehusvesenet som kan få store konsekvenser for fylkeskommunenes oppgaver. Samtidig er statsforvaltningen på de ulike nivåer under løpende utvikling. Dette reiser ikke minst spørsmålet om behovet for en helhetlig gjennomgang av forvaltningen. Dessuten, etter tyve år med direkte valg til fylkesting, er det naturlig å spørre i hvilken grad ordningen har bidratt til styrking av demokratiet?

### Svar:

Grunnen til at jeg har tatt meg litt tid på å vurdere denne saken, er at jeg tolker et flertall i innstillingen til Stortingsmelding nr 32 (1994-95) Kommune- og fylkesinndelingen slik at flertallet er enige med Regjeringen i at vi fortsatt skal ha tre forvaltningsnivåer og at oppgave- fordelingen i hovedsak skal være som i dag. Et annet flertall utdypet dette ved å si at man likevel må være åpen for justeringer dersom det er behov for dette. Når Stortinget ber Regjeringen om å vurdere å nedsette et utvalg som kan foreta en helhetlig gjennomgang av ansvars, oppgave og funksjonsfordelingen mellom forvaltningsnivåene, gitt at hovedtrekkene i fordelingen skal ligge fast, tolker jeg dette som et signal på at man ikke ønsker en helt åpen og bred gjennomgang slik Hovedkomiteen for reformer i lokalforvaltningen hadde på 70- og 80- tallet. Det har derfor vært viktig for meg å få med diskusjonen i Regjeringen om den framtidige organiseringen av og eierskapet for sykehusene før jeg arbeidet videre med det nevnte utvalget. Sykehussaken er nå avklart så langt i Regjeringen at jeg har et grunnlag for å utforme et mandat for et utvalgsarbeid. Når jeg har utarbeidet mandatet, vil jeg snarest finne en anledning til å forelegge det for Stortinget, slik det blir bedt om i vedtaket.

## Spørsmål nr. 82.

Innlevert 12. februar 1997 fra stortingsrepresentant Lars Sponheim.

Besvart 19. februar 1997 av landbruksminister Dag Terje Andersen.

### Spørsmål:

«Hvordan er muligheten for å bli tildelt prisnedskrivningstilskudd innenfor jordbruksavtalen på korn som er krosset og lagret på eget bruk for bruk som kraftfortilskudd?»

### Svar:

Prisnedskrivningstilskuddet er en del av prissystemet for korn, mel og kraftfôr under markedsordningen for korn. Ordningen trådte i kraft 1. juli 1995. Hovedtrekkene i markedsordningen er beskrevet i St.prp. nr. 1 (1994-95) Tillegg nr. 8, og som Stortinget sluttet seg til i vedtak 08.12.94.

Prisnedskrivningstilskuddet gis til kjøpere av norskprodusert korn og oljefrø som har inngått kontrakt med Statens Kornforretning om førstehånds-

omsetning av korn. Tilskuddet gis som en fast sats pr. tonn for hvete, rug, rughvete, bygg, havre (med 15 % vann) og oljefrø (med 8 % vann). Tilskuddet fastsettes i jordbruksoppgjøret for ett år av gangen, med virkning fra 1. juli hvert år.

Formålet med prisnedskrivningstilskuddet er en direkte regulering av prisforholdet mellom korn og kraftfôr og sikre en regulert kornomsetning. Uten tilskuddet vil en god del korn kunne omsettes utenom markedsordningen og begrense muligheten for utjevning av kraftfôrprisene mellom sentrale kornområder og andre jordbruksområder.

Krossensilert korn omfattes ikke av markedsordningen for korn. Det gis heller ikke frakttilskudd til denne type korn. Dersom krossensilert korn skal komme inn under markedsordningen for korn, er det nødvendig å dispensere fra gjeldende forskrift.

Landbruksdepartementet mener at prisnedskrivningstilskuddet på korn innenfor jordbruksavtalen ikke bør utvides til å omfatte korn som er krosset og lagret på eget bruk for bruk som kraftfôrtilskudd. Hensikten med prisnedskrivningstilskuddet er som nevnt å få korn omsatt innenfor markedsordningen og dermed gi grunnlag for mest mulig like kraftfôr-

priser i og utenfor kornområdene. Krossensilert korn er i første rekke aktuelt som fôr ved egenproduksjon i marginale kornstrøk og ikke som ordinær handelsvare. Slik sett skiller ikke dette seg fra grovfôrproduksjon eller korn som hjemmemales og som heller ikke får annet enn arealtilskudd.

### Spørsmål nr. 83.

Innlevert 19. februar 1997 fra stortingsrepresentant Terje Sandkjær.

Besvart 25. februar 1997 av nærings- og handelsminister Grete Knudsen.

#### Spørsmål:

«Utviklinga i aktivitetene med fritidsbåter har aktualisert endel spørsmål omkring sikkerheten til sjøs. I den forbindelse ber jeg om en orientering om framdrifta i arbeidet med obligatorisk båtopplæring og fartsgrenser i visse områder, samt fra hvilket tidspunkt statsråden eventuelt vil iverksette disse tiltaka.»

#### Svar:

Regjeringen vurderer krav om opplæring og sertifikat for å føre fritidsbåter. Disse kravene for båter vil eventuelt gjelde over en viss størrelse, og kravene må samordnes med at opplæring gjøres tilgjengelig.

Det arbeides videre med en forskrift om systematisering av trafikk- og seilingsbestemmelser for deler av kysten, herunder også fartsbegrensninger.

### Spørsmål nr. 84.

Innlevert 20. februar 1997 fra stortingsrepresentant Lars Sponheim.

Besvart 26. februar 1997 av planleggingsminister Bendik Rugaas.

#### Spørsmål:

«Stortinget vedtok i juni 1995 etter et Dok. nr. 8-for-slag fra Venstre å be regjeringen vurdere innføring av regler som stiller krav til offentliggjøring av de politiske partiers inntekter. Hvor står regjeringens arbeid med denne saken?»

#### Svar:

Planleggings- og samordningsdepartementet har nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe som vil legge frem utkast til Ot. prp. Om *Lov om offentliggjøring av de politiske partiers inntekter*. Lovforslaget ventes fremmet for Stortinget i løpet av våren 1997.

## Spørsmål nr. 85.

Innlevert 20. februar 1997 fra stortingsrepresentant Anne Enger Lahnstein.

Besvart 28. februar 1997 av samferdselsminister Sissel Rønbeck.

### Spørsmål:

«Jeg vil ta opp følgende problemfelt knyttet til miljø- og helseproblemer ved utbyggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen:

«Hva vil bli gjort for å sikre faste flytraséer? Hva vil bli gjort for å stimulere omleggingen til støysvake fly? Hva vil bli gjort for å redusere antall nattflyginger? Hva vil bli gjort for å verne grunnvannsreservene?»

### Begrunnelse:

Det er under stortingsbehandlingen av spørsmål knyttet til Gardermoutbyggingen blitt understreket at helse- og miljøhensyn må ivaretas, jf. Innst. S. nr 1 (1991-92) og Innst. S. nr 58 (1995-96). Idag er det svært stor bekymring i lokalområdet for konsekvensene av Gardermoutbyggingen. Den lokale helsesjefen og kommunelegen i Nannestad har sagt opp sin stilling pga det han opplever som mangel på lydhørhet i forhold til lokalbefolkningens helsesituasjon (Romerikes blad 11.02).

### 1) Støyproblemer

I følge Luftfartsverkets forslag til forskrifter om flytraséer vil den nye hovedflyplassen på Gardermoen i år 2000 ha ca. 610 flybevegelser pr døgn, raskt stigende til ca 745 flybevegelser pr døgn i år 2010. Flystøy vil derfor bli et stort problem for innbyggerne i området.

Luftfartsverkets forskrifter om flytraséer som nå ligger ute til høring, åpner for fravikelse fra faste flytraséer over en viss støykritisk flyhøyde. Denne høyden er for flere flytyper satt svært lavt. Dette innebærer at prinsippet om faste flytraséer oppgis. Forskriftenes åpning for fleksibel banebruk i økende omfang i det første tiåret etter at flyplassen tas i bruk innebærer en tilsvarende svekkelse av prinsippet om faste flytraséer.

### 2) Nattflyging

Nattflyging er et spesielt problem. Fornebu lufthavn er i dag stengt for ordinær lufttrafikk om natten. Dette er vanlig på en rekke flyplasser også internasjonalt. Unntak fra en slik ordning skal naturligvis gjelde for ambulanse fly og annen nødtrafikk, forsinkede og omdirigerte fly samt postflyginger.

Beregningene på antall nattflyginger fra Gardermoen har økt for hver gang denne saken har vært op-

pe. St prp. nr 90 beregnet antall flybevegelser om natten (2300-0600) til 5-10. På bakgrunn av et økt anslag på antall nattflyginger til inntil 15 nattflyginger ble denne saken tatt opp i Stortinget høsten 1996. Nye beregninger gir et anslag på 23 nattflyginger innen få år. Dette er en dramatisk økning og på denne bakgrunn bør saken prinsipielt sett bli forelagt Stortinget på nytt.

### 3) Grunnvannsreservoar

Den nye hovedflyplassen er lagt over et av landets største grunnvannsreservoar. Opprinnelig plan gikk ut på å sikre grunnvannet med en membran under hele flyplassen. Slik skulle avløpsvann samles opp. Det var også planlagt en resirkuleringsordning for avsningsvæske. Slik ville mengden av kjemikaliebruk bli redusert. Dagens sikring av grunnvannet med kun et jordreanlegg er ikke tilfredsstillende. Gardermoen flyplass bør i tillegg ta i bruk ordninger som kan minske kjemikaliebruken.

### Svar:

Det vises til Deres brev av 21.2.1997 vedlagt 4 spørsmål fra stortingsrepresentant Anne Enger Lahnstein knyttet til ulike side ved utbyggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen.

### 1. Generelt om flytraséer mv

Luftfartsverket har utarbeidet utkast til forskrift om inn- og utflygingstraséer for Gardermoen. Forskriftsutkastet regulerer også nattflyging og bruk av støysvake fly. I arbeidet med å utforme forskriften er det lagt stor vekt på at færrest mulig mennesker skal bli plaget av støy. Luftfartsverket har utarbeidet forskriftsutkastet etter en omfattende utredningsprosess og har i den forbindelse samarbeidet med en bredt sammensatt referansegruppe hvor bl a helsepersonell har deltatt.

Myndighetenes retningslinjer for planlegging og utbygging av flyplassen har dannet utgangspunkt for forskriftsarbeidet. Traséforslaget er videre basert på nasjonale og internasjonale sikkerhetsbestemmelser. Innenfor de gitte sikkerhetsrammer, har siktemålet vært å ivareta hensynet til støybelastningen, samtidig med hensynet til luftromskapasitet i andre land, utslipp til luft og flyselskapenes driftsøkonomi.

Forskriftsutkastet er nå på høring. Når høringsfristen er ute, vil Luftfartsverket gjennomgå høringsuttalelsene og på dette grunnlag legge fram et utkast

for Samferdselsdepartementet, som etter planen forventes å vedta forskriften i løpet av våren -97. Arbeidet med traséene og støyforebyggende regler på Gardermoen er således ennå ikke avsluttet.

Til orientering opplyses at det i dag bor ca 49000 mennesker innenfor støysonene rundt Fornebu og ca 1300 innenfor støysonene rundt Gardermoen. I år 2000 er det ventet at ca 2500 mennesker vil bo innenfor støysonene på Gardermoen. Dette antallet ventes å bli redusert til ca 1600 når alle kapittel 2-fly er faset ut i 2003. Tallet er forventet å reduseres ytterligere til ca 1100 fram mot år 2020 til tross for trafikkveksten, pga bruk av støysvake fly.

I dag er 15 700 personer sterkt forstyrret av flystøy ved Fornebu. Ved Gardermoen vil dette tallet være 320 i år 2000 og synke til 150 personer i år 2020.

## 2. Hva blir gjort for å sikre faste flytraséer?

Prinsippet om «faste flytraséer» i den forstand at et fly følger faste traséer gjennom hele sin flyging, er ikke gjennomført noe sted i verden. Men i utkast til forskrift er foreslått faste inn- og utflygingstraséer. Bruk av støykritisk flygehøyde er det vanligste prinsipp for å minimalisere støyulempene nær flyplassen. De foreslåtte støykritiske flygehøydene på Gardermoen er høye i internasjonal sammenheng, og de er også høyere enn på noen annen norsk flyplass.

Forskriftsutkastets forslag til støykritisk flygehøyde vil innebære at traséene må følges absolutt til en høyde hvor støyeffekten på bakken fullt ut tilfredsstiller Miljøverndepartementets krav ihht beregnede støysoner.

## 3. Hva vil bli gjort for å stimulere til omleggingen til støysvake fly?

Utkastet til forskrift har flere bestemmelser som regulerer bruken av ulike typer fly. De mest støysterke flyene som har lov å operere i dag (de såkalte kapittel 2-flyene), vil i samsvar med internasjonale avtaler være helt borte fra norske flyplasser i april 2002. Jeg gjør også oppmerksom på at det internasjonalt arbeides med strengere regler for de mest støysvake flyene vi har i dag (de såkalte kapittel 3-flyene). Norge deltar aktivt i arbeidet.

I utkastet til forskrift er foreslått bestemmelser som:

- Forbyr bruken av kapittel 2-fly mellom kl 1800 og kl 0800. (Totalforbud etter april 2002).
- Setter skjerpede støykrav i forhold til sertifiseringskravene til kapittel 3-fly, for fly som skal trafikkere mellom kl 2400 og kl 0600, og til fly som kan benytte fleksibel banebbruk. En kjenner ikke til andre internasjonale flyplasser av denne karakter hvor det stilles så strenge krav til støyegenskaper for fly som trafikkerer om natten.
- Differensierer støykritisk høyde i forhold til flyenes støyegenskaper.

Det vil også bli foreslått innført en nattavgift som vil kunne differensieres for ytterligere å stimulere til bruk av støysvake fly. Dette er imidlertid en sak som vil bli tatt opp i forbindelse med fastsettelsen av luftfartsavgiftene.

## 4. Hva vil bli gjort for å redusere antall nattflyginger?

Forskriftsutkastet stiller strenge krav til hvilke flytyper som får operere planlagte flyginger om natten, jf pkt 3. Videre vil det bli lagt stor vekt på å dempe virkningene av nattrafikken, bla ved

- at det stilles meget strenge krav til trasébruk,
- at støykritisk flygehøyde er betydelig høyere om natten enn om dagen, og
- ekstra støyisolerings tiltak i boliger som berøres av nattrafikken.

I stedet for å innføre et tak på natt-trafikk, har man i utkastet prioritert tiltak som reduserer muligheten for å bli vekket. Det er derfor foreslått et tak på maksimalt støynivå som skal sikre dette. I sum er disse kravene strengere enn hva som er vanlig på tilsvarende internasjonale flyplasser i Europa.

Gardermoen benyttes i dag til bla charterflyging. Flere av disse har avgang/ankomst om natten, bla pga manglende luftromskapasitet over Sentral-Europa. Den foreslåtte forskriften vil fremtvinge bruk av mer støysvake fly nattetid enn i dag.

I tillegg vil det, som nevnt, bli foreslått innført en nattavgift som også vil kunne påvirke flyselskapene når det gjelder spørsmålet om å trafikkere om natten.

## 5. Hva vil bli gjort for å verne grunnvannsreservene?

Flyplassområdet dekker ca 12 % av grunnvannsreservoaret. Tiltak for å beskytte grunnvannet i flyplassområdet følger de intensjoner som er gitt i rikspolitiske retningslinjer, Oslo lufthavn AS' miljøoppfølgingsprogram, samt krav fastsatt i forbindelse med tillatelser gitt av ulike lokale og sentrale myndigheter.

For å sikre grunnvannsreservoaret er det innenfor flyplassområdet lagt vekt på:

- SFTs tillatelse med vilkår for håndtering av overvann, spillvann og grunnvann gitt i 1995 og senere stadfestet av Miljøverndepartementet. Tillatelsen er gitt på grunnlag av resultater fra omfattende forsknings- og utviklingsarbeid. Tillatelsen omfatter miljøbeskyttende tiltak i områder med forurensningsfare, slik at bla overvann fra rullebaner og asfalterte flater ikke skal forurense grunnvannsressursene. Planleggingen av flyplassens drift baserer seg på vilkårene i denne tillatelsen.
- Det er laget en egen plan for avbøtende tiltak for å overholde vilkårene for situasjoner dersom de

- miljøbeskyttende tiltakene ikke fungerer som forutsatt.
- Det er etablert omfattende kontroll- og overvåkingsprogram samt beredskapsplan for anleggsvirksomheten. Tilsvarende program/plan for driftsfasen skal godkjennes av SFT.
  - Ved valg av kjemikalier legges det vekt på at de i minst mulig grad representerer belastning på miljøet.
  - Oslo lufthavn AS gjennomfører også et omfattende arbeid med å grave opp, håndtere og behandle betydelige mengder forurensninger fra lokaliteter forurenset før utbyggingen av ny hovedflyplass.

## Spørsmål nr. 86.

**Innlevert 24. februar 1997 fra stortingsrepresentant Eva R. Finstad.**

**Besvart 25. februar 1997 av finansminister Jens Stoltenberg.**

### Spørsmål:

«Fra 21.12.1996 ble reglene for fortolling av motorsykler endret fra verdigrunnlag minus bruksfradrag til fortolling basert på hk/kw og volum. Det viser seg imidlertid at driftssteder innen tollvesenet ikke har fått klare retningslinjer for hvilken form for dokumentasjon som skal kunne godkjennes til bruk for avgiftsgrunnlag. Dette fører igjen til forskjellig praksis fra tollsted til tollsted og dermed ulik konkurranse innen MC-bransjen. Ved Oslo tollsted kreves at kjøretøyer må kjøres på en dynojet testbenk med de utgifter dette medfører, mens dette ikke kreves ved andre tollsteder.

Vil Finansministeren gi klare retningslinjer til tollstedene slik at en kan få felles praksis for fortolling slik at en unngår konkurransevridning mellom

de forskjellige importører etter hvilket tollsted importøren sogner til?»

### Svar:

Omleggingen av avgiftsgrunnlagene for engangsavgift på motorsykler fra verdiavgiftsberegning til avgift basert på tekniske grunnlag trådte i kraft fra 1. januar 1997. Når det gjelder bruktimporterte motorsykler, har praksis vist at enkelte importører ikke har kunnet legge frem tilstrekkelig dokumentasjon for fastsettelsen av avgiftsgrunnlagene. Dette førte dessverre til en noe uensartet praksis med hensyn til dokumentasjonskravet. Retningslinjer som tar sikte på å løse de oppståtte problemer er allerede sendt ut.