

[Leif Hermann]

Der henvises til dagbladet Informations omtale af sagen den 12. november 1985.

Svar (18/11 85):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Det fremgår af bemærkningerne til lov om udbygning af Københavns lufthavn, at der som led i indførelsen af støjreducerende foranstaltninger i forbindelse med lufthavnens drift ville blive gennemført en totallukning af lufthavnens tværbane 12-30 i perioden mellem kl. 23.00 og kl. 6.00 bortset fra tilfælde, hvor nødsituationer nødvendiggør benyttelse af banen i dette tidsrum.

Det forudsættes i bemærkningerne, at denne og andre i bemærkningerne opregnede støjdæmpende foranstaltninger efter lovens vedtagelse skulle gennemføres på grundlag af et indgående samarbejde mellem luftfartsmyndighederne og miljømyndighederne.

Som et resultat af disse forhandlinger, hvor miljømyndighederne var repræsenteret af miljøstyrelsen, blev det ved et såkaldt Notam-Denmark bestemt, at bane 12-30 fra den 1. november 1981 ikke måtte benyttes i tidsrummet mellem kl. 23.00 og kl. 6.00 bortset fra en række situationer, der ansås som faldende ind under begrebet nødsituationer. Der fastsattes samtidig en rapporteringspligt for fartøjschefen, såfremt der opereres på banen i de ovenfor nævnte undtagelsestilfælde med karakter af nødsituationer.

Den 24. og 25. november 1981 indtraf et kraftigt stormvejr, der medførte, at to ankomende luftfartøjer måtte omdirigeres fra lufthavnen, da kraftig sidevind hindrede benyttelsen af hovedbanesystemet, samtidig med at den ovennævnte lukning af bane 12-30 udelukkede brugen af denne.

På baggrund af reaktioner fra flere luftfartsselskaber og Danske Piloters Samråd foreslog ministeriet for offentlige arbejder, departementet, i en skrivelse af 16. april 1982 til miljøministeriets departement, at forbudet mod landinger på bane 30 i tiden kl. 23.00-6.00 blev taget op til fornyet vurdering. Som begrundelse henvises bl.a. til begivenhederne den 24. og 25. november 1981, der efter ministeriet for offentlige arbejders opfattelse demonstrerede det u hensigtsmæssige i ikke at tillade landinger på bane 30 hele døgnet, hvortil kommer de store ulemper, herunder også af økonomisk art, en omdiriger-

gering af et luftfartøj medfører for selskab og passagerer.

Forelagt ministeriet for offentlige arbejders henvendelse samt supplerende materiale fandt miljøstyrelsen at kunne tiltræde, at den omhandlede bestemmelse vedrørende bane 12-30 blev taget op til fornyet vurdering, idet styrelsen bemærkede, at en ophævelse af natforbuddet alene kunne komme på tale for så vidt angår landinger på bane 30 og kun i tilfælde, hvor hovedbanesystemet på grund af vejrforhold, reparationsarbejder o.lign. ikke kan benyttes.

Miljøministeriets departement meddelte herefter ministeriet for offentlige arbejder, at man var indstillet på, at spørgsmålet blev taget op til overvejelse, idet man anmodede om, at den nærmere udførelse af bestemmelserne blev drøftet med miljøstyrelsen.

De videre forhandlinger med de berørte parter resulterede i en ændring af Notam-Denmark, hvorefter bane 12-30 i tidsrummet 23.00-6.00 er lukket for trafik, idet dog bane 30 kan anvendes til landinger, når a) tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 knob eller b) præferencebanerne ikke er anvendelige på grund af flyhavari, snerydning, arbejder på banen el.lign. De ovenfor nævnte undtagelser for så vidt angår nødsituationer forblev uændrede.

Jeg kan ud over ovennævnte faktiske oplysninger tilføje, at miljøstyrelsen støjmæssigt skønnede, at tilladelse til landing på bane 30 i de ovenfor nævnte - i øvrigt sjældent forekommende - situationer kun ville få en helt marginal betydning for den samlede støjbelastning, ligesom styrelsen i konsekvens heraf var af den opfattelse, at en sådan lempelse ikke udløste krav om miljøgodkendelse i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 35.

Det er min opfattelse, at miljømyndighederne i denne sag har levet op til den forpligtelse, der er nedfældet i bemærkningerne til lovforslaget, om, at støjbegrænsende foranstaltninger skal gennemføres i nært samarbejde med luftfartsmyndighederne på baggrund af den nødvendige samfundsmæssige afvejning mellem på den ene side miljøhensyn og på den anden side hensynet til en fortsat forsvarlig afvikling af lufttrafikken til og fra lufthavnen i Kastrup.

Afslutningsvis - og som et direkte svar på det stillede spørgsmål - må jeg selvsagt afvise, at jeg har bemyndiget en person eller en