

## [Ministeren for offentlige arbejder]

sigt at ændre den praksis, som vi nu i en år-række har haft med hensyn til benyttelse af den i forslaget omhandlede landingsbane i Københavns lufthavn.

Jeg har i en ret udførlig korrespondance til udvalget om offentlige arbejder redegjort for den praksis, som benyttes, og som er resultat af forhandlinger mellem miljøministeriet og ministeriet for offentlige arbejder, et udvalgsarbejde, som min forgænger, hr. J. K. Hansen, satte i gang i sin embedsperiode, og som efter regeringsskiftet i september 1982 altså nåede frem til de nu benyttede regler.

De oplysninger, jeg i denne korrespondance har kunnet give udvalget, har ikke givet anledning til nye spørgsmål fra udvalgets medlemmer, og det har været mit indtryk, at der var tilfredshed med redegørelsen om, hvor nænsomt muligheden for at benytte landing på denne bane bliver benyttet. Det er et ret udførligt materiale, som jo sikkert er alle ordførerne bekendt. Jeg skal derfor ikke referere det her, men kun summarisk sige, at det er en sjældent forekommende ting, at adgangen til landing benyttes.

For mig er det helt afgørende, at miljømyndighederne ikke bare har været hørt, men har arbejdet grundigt med denne sag – og det gør de nok altid – og at den praksis, der altså har været knæsat siden efteråret 1982, dengang havde og fortsat har – hvad jeg har forviset mig om – miljømyndighedernes fulde tilslutning. Jeg mener derfor ikke, at SF har skellig grund til at søge en ændring i forholdet.

Jeg har sat mig ind i sagen uden at gøre mig lige kyndig med miljømyndighederne. For en ikke-fagmand ser det helt rigtigt ud, således som miljømyndighederne altså har sagt, at da landing foregår fra søsiden, er der ikke ved de pågældende landinger på denne bane nogen gener for de omkringboende, som ikke vil være ved landing på anden bane. Jeg finder det fuldt ud rimeligt, at ikke kun absolut nødsituationer med fare for menneskeliv o.lign. berettiger de undtagelser, som ordningen giver mulighed for, men også situationer, som er på kanten heraf, og som i givet fald ville medføre, at de pågældende passagerer skal sendes til andre destinationer.

Jeg mener, at hensynet til luftfartens rimelige afvikling, som vi alle må være interesseret i kan sige, berettiger den praksis, som så-

ledes er tilvejebragt, og jeg skal med disse bemærkninger tillade mig at foreslå, at folketinget ikke vedtager det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

**Jimmy Stahr (S):**

Lad mig fra starten sige klart, at hvis der ikke under udvalgsarbejdet kommer nye, væsentlige og vigtige oplysninger i denne sag, kan socialdemokratiet ikke støtte forslaget til folketingsbeslutning; men som sagt, der kan komme andre oplysninger.

Det væsentligste for os er spørgsmålet om miljøet, og dér må vi se det sådan, at miljømyndighederne har accepteret disse landinger på bane 30 – og det er kun dem, jeg taler om. Vi har yderligere fået oplyst ved mine personlige henvendelser, at der ingen klager har været over det. Der har ingen lokale klager været over landinger på bane 30, og det vejer så tungt for os, at vi må sige, at så er der ingen idé med at gennemføre denne folketingsbeslutning.

Jeg er klar over, at der er nogle lovtekniske og juridiske ting i det her, og jeg skal ikke stå her og gøre mig klog på, hvad der er foregået, og hvordan det foregår. Det var måske noget, vi kunne tage op under udvalgsbehandlingen og få det her helt på det rene. Selvfølgelig skal det være sådan, at man ikke kan sætte en finger på det arbejde, vi gør herinde, men jeg har heller ikke på fornemmelsen – det fremgår i hvert fald ikke af de oplysninger, jeg har fået – at der er foretaget noget, som gør, at vi ikke kan sove trygt i nat. Det kan måske blive bedre ved, at vi snakker lidt mere om det, men ellers må det være en afvisning.

**Ikast (KF):**

Det konservative folkeparti kan heller ikke støtte forslaget, idet vi finder det alt for restriktivt. Der er inden for flyindustrien stor udvikling inden for støjdem্পningen i øjeblikket, og mange verden over beskæftiger sig med netop disse problemer.

Vi kan ikke se, at folketinget skal begynde at lovgive for hver enkelt landings- og startbane i dette land. Vi har miljømyndighederne, og vi har ministeren for offentlige arbejder, og han har ansvaret for, at statens luftfartsvæsen udfærdiger beflyvningsbestemmelserne efter luftfartsloven. Derfor mener vi