

[Brusvang]

som netop repræsenterer den sagkundskab, der står bag ham. Derfor skal jeg kun gøre følgende korte betragtninger. Da loven om lufthavnen blev vedtaget i 1980, var det efter meget nøje overvejelser af, hvilke hensyn der skulle tilgodeses med henblik på lufthavnens udvikling, og hvilke hensyn der skulle tilgodeses over for befolkningen med hensyn til støjgener. Jeg mener også at erindre, at man dengang havde en miljømæssig overvejelse, som egentlig pegede på lukning af den pågældende bane, dog således at dette måske mere var et psykologisk spørgsmål end en egentlig nødvendighed. Det viste sig imidlertid, at da man forsøgte at praktisere dette, så havde det ganske væsentlige gener både for luftfartsselskaberne og for passagererne, og derfor blev praksis omlagt.

Har jeg forstået praksis, som den er i dag, ret, så er der tale om en meget beskeden benyttelse af den pågældende bane, således så den i det væsentlige bruges af maskiner, der kommer fra vandsiden. Det vil altså sige, at den støj, de pågældende områder er udsat for, mere er en rullestøj. Det er også hævdet, at den rullestøj, der er tale om ved benyttelse af denne bane, ikke er større end den rullestøj, der hidrører fra benyttelsen af hovedbanen, hvor der jo ikke er stillet forslag om begrænsninger.

Jeg må derfor sige, at konklusionen for CDs vedkommende er, at det af SF fremsatte forslag er for vidtgående og for restriktivt i sit indhold, og vi kan derfor ikke medvirke til dets vedtagelse.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Umiddelbart er den her sag lidt molboagtig og lidt tragikomisk på det mere overordnede og juridiske plan. Den er selvfølgelig ret så betydningsfuld for de beboere, der må lide på grund af støj fra flyene om natten. Og generende må det være, for vi har da fået klager fra beboere, der føler sig udsat for støj. Jeg vil indrømme, at jeg ikke har checket, om det er fra bane 30 eller 12, men under behandlingen i 1980 af forslaget til udbygning af Københavns lufthavn sagde den daværende minister, at bane 12-30 ville blive totalt lukket i tidsrummet mellem kl. 23 og kl. 6 bortset fra nødsituationer. Se, nu tror jeg, at når en minister siger sådan noget, må han have en grund til at sige det. Han siger

det vel ikke ud i den blå luft. Det må vel have været, fordi der har været en grund til, at den skulle være lukket.

Jeg håber ikke, at hr. Brusvangs gæt på, hvad den daværende minister havde i tankerne, var rigtigt, for så skulle bemærkningerne åbenbart bruges til at berolige befolkningen af psykologiske årsager. Hvis det er tilfældet, sælger man faktisk sin vare under forkert varebetegnelse. Det regner jeg bestemt ikke med at den daværende minister gjorde; der må have været en grund.

Justitsministeriet er kommet med et notat om, hvilken betydning man skal tillægge visse bemærkninger til lovforslaget om udbygning af Københavns lufthavn. Notatet får på sin egen kringlede facon sagt, at en ministers ord om fortolkning af en lovbestemmelse må tillægges meget stor vægt, da disse bemærkninger danner grundlag for behandlingen i folketinget og for så vidt vel også for, om et forslag bliver vedtaget eller ej. Sagt lidt mere enkelt har ministerens ord vel betydet, at bane 12-30 skal totallukkes i det omhandlede tidsrum.

Men så kommer det morsomme efter min mening, for hverken beslutningen om at lukke den pågældende bane om natten eller den senere beslutning om at tillade landing under visse omstændigheder alligevel er truffet med hjemmel i den lov, som ministeren i sin tid gjorde sine bemærkninger til. Derfor har ministerens bemærkninger ikke den i notatet omtalte retlige betydning for fastlæggelsen af den relevante bemyndigelse. Kort sagt, hvis ministeren siger noget til én lov, så kan man gøre det stik modsatte til en anden lov.

De nuværende retningslinjer er udstedt i medfør af lov om luftfart, og SF har derfor helt enkelt og banalt ønsket at få ind i denne lov – som så åbenbart er den relevante lov – at der skal ske en total lukning af bane 12-30 i perioden fra kl. 23 til kl. 6. Det vil VS meget gerne være med til at se på. Vi vil også meget gerne have at vide, hvad der har ændret sig så utrolig meget siden 1980, siden det nu skulle være helt uproblematisk at bruge banen om natten. Og hvorfor mener miljømyndighederne overhovedet ikke, at der er nogen problemer mere, selv om vi har bemærket, at ministeren siger, at den benyttes varsomt?

Men vi vil gerne være med til at se på det her, og vi støtter umiddelbart SFs forslag.