

[Riishøj]

skal ikke opfattes sådan, at vi står af. Vi vil tværtimod forsøge at få flest muligt af de ting igennem. Og nogle af de punkter, der blev nævnt fra radikal side, lyder sådan set, som om der også er en mulighed den vej, men det bliver svært med CD i den ene ende og SF i den anden ende. De radikale kommer nogle gange til at vælge: hvor ligger man i uddannelsespolitikken? Og det er før set i folketinget, at man har valgt socialdemokratiet og SF i en række sammenhænge, også omkring voksenundervisning og andre ting.

Ole Vig Jensen (RV):

Der lægges tilsyneladende ikke op til en egentlig anden runde i forhandlingerne her, og derfor skal jeg nøjes med at koncentrere mig om et par ting.

Det gælder specielt socialdemokratiets holdning til det videre arbejde, som jeg synes er uklar efter hr. Korneliusens indlæg her, specielt de korte bemærkninger. Skal det forstås sådan, at socialdemokratiet ikke er rede til at gå ind i drøftelserne ud fra et ønske om at nå en konstruktiv løsning på det bredest mulige grundlag? Vil socialdemokratiet stå af på forhånd fra det arbejde, der nu skal i gang? Det er overraskende, i hvert fald når det gælder uddannelsesområdet. Det ville være rart her fra folketingets talerstol at få en fornemmelse af, om socialdemokratiet er indstillet på at være med. Jeg har for mit vedkommende og på mit partis vegne udtrykt ønske om, at vi netop på det bredest mulige grundlag kan fortsætte forhandlingerne. Jeg har med tilfredshed noteret, at undervisningsministeren har erklæret sig indstillet på at gå ind i sådanne drøftelser, der bygger på det bredest mulige grundlag.

Jeg er i øvrigt også tilfreds med, at ministerens indstilling er den, at mulige ændringer på gymnasieområdet først kan og skal træde i kraft tidligst i august 1988. Det åbner mulighed for, at vi giver os den fornødne tid i folketinget – og tiden er jo kort i denne samling frem til grundlovsdag. Men jeg synes også, ministeren har ret i, at vi har et hensyn at tage til gymnasiet og dets medarbejdere og elever, så de, i den udstrækning vi forbereder og gennemfører ændringer, får den fornødne tid til at indstille sig på de nye forhold. Vi har i den sammenhæng også et betydeligt

medansvar i folketinget; det er ikke alene ministerens.

Korneliusen (S):

Jeg synes, der er sket to afgørende ting her i dag. Den ene er, at vi nu langt om længe har fået et regeringsudspil omkring en gymnasiereform, vi kan forholde os konkret til. Den anden ting er undervisningsministerens udsagn om, at den tidsramme, som fremgik af lovforslaget, nu ikke længere holder, hvilket altså resulterer i, at der bliver givet anledning til en længere debat i uddannelsesudvalget.

Foranlediget af hr. Ole Vig Jensens klare spørgsmål skal jeg sige, at socialdemokratiet selvfølgelig deltager i de fortsatte gymnasieforhandlinger med henblik på at opnå et sagligt resultat.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 80:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af lov om luftfart.

Af Ole Henriksen (SF) m.fl.
(Fremsat 7/2 86).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det foreliggende forslag til folketingsbeslutning ser jo overfladisk betragtet ret teknisk ud, men har naturligvis den klare hen-

[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

[Ikast]

ikke, at dette forslag skal udmøntes i et forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Jens Peter Jensen (V):

Da mit partis ordfører, hr. Svend Heiselberg, er forhindret i at være til stede, skal jeg sige, at venstre ganske kan tilslutte sig ministerens synspunkter. Jeg skal dog lige tilføje, at vi er af den opfattelse, at en total lukning af bane 30 i nattetimerne i mange tilfælde vil indebære en reel lukning af lufthavnen; her tænkes specielt på perioder med nordvest-storme, hvor de andre banesystemer på grund af tværvind ikke er anvendelige.

I øvrigt er støjforureningen fra landinger på bane 30 efter manges opfattelse den mindst generende, idet anflyvningen hertil sker over Øresund og langt fra de beboede områder. Vi må derfor have den opfattelse, at en lukning af bane 30 i nattetimerne vil være særdeles dårligt motiveret og også vil have en negativ effekt på trafikudviklingen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det, der startede denne sag, var jo, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, et spørgsmål fra hr. Ole Henriksen til ministeren for offentlige arbejder, hvori hr. Ole Henriksen spurgte, om der er retspsyldighed for den beslutning, ministeren har truffet om, at der kan flyves på bane 12-30 i tiden fra kl. 23 til 6. Det var et særdeles relevant spørgsmål. Det var virkelig interessant for folketinget at få checket, hvordan bemærkninger til et lovforslag egentlig skal forstås, hvilken betydning de har. Jeg tror, vi alle sammen er interesseret i at vide, om vi, når vi diskuterer lovforslag her i folketinget, kan regne med, at det, der står i bemærkningerne, også har nogen betydning.

Jeg ser hen til, at hr. Risgaard Knudsen senere i denne debat vil udlægge sin holdning til betydningen af bemærkninger til et lovforslag og redegøre for, hvad der var den daværende ministers bevæggrund til at skrive, som han gjorde.

Det er væsentligt, at vi holder fast ved den sammenhæng, for der må have været en grund til, at man i det lovforslag, vi dengang fik om udbygning af Københavns lufthavn, ønskede at fortælle folketinget, at der ville blive forbud mod flyvning i dette tidsrum; ellers var det jo helt overflødigt at gøre be-

mærkningen. Det var så bare trist for hr. Ole Henriksen og os andre, at de bemærkninger, der var gjort i dette lovforslag, åbenbart ikke var relevante i forhold til den pågældende lov. Det er jo en betænkelig sag for den tidligere minister at opleve et sådant svar. Det er helt forståeligt, at hr. Ole Henriksen ønsker at få placeret bemærkningerne om brugen af bane 12-30 i den rette sammenhæng. Og det er så det, hr. Ole Henriksen foreslår.

Nu er der jo i mellemtiden sket en del ting. Tiden er gået, og brugen af lufthavnen har ændret sig, også brugen af bane 12-30, især 30, som her diskuteres. Vi har selvfølgelig brug for i folketinget, inden vi går så restriktivt til værks, som hr. Ole Henriksen foreslår: at det nu ved lov skal forbydes at bruge denne bane, at få checket, hvorledes trafikken egentlig er på banen, og hvor store støjgener det giver, at man bruger den. Jeg er ikke tilfreds med argumentet om, at der ikke dagligt kommer klager. Det er ikke en bevæggrund til ingenting at gøre. Klagerne skulle vi gerne undgå. Vi skulle bruge lufthavnen sådan, at brugen ikke fremkalder klager. Så der er – uanset at der ingen klager har været – behov for, at vi vurderer brugen af den pågældende bane. Og det er de oplysninger, vi formentlig også får fra ministeren – uanset at han nu kraftigt ryster på hovedet – i udvalget, når vi nu ønsker at behandle sagen.

Jeg medgiver hr. Ole Henriksen, at han har gjort et godt stykke arbejde i denne sag, et stykke vigtigt, principielt arbejde. Kan man overhovedet stole på bemærkningerne til et lovforslag? Det er dog vigtigt, at vi får det afklaret.

Brusvang (CD):

På centrum-demokraternes folketingsgruppes vegne skal jeg blot meddele, at vi naturligvis finder, at dette forslag har et smukt formål. Det sigter på at skabe nattero så vidt som overhovedet muligt for befolkningen omkring lufthavnen. Efter min opfattelse er dette egentlig ikke et politisk spørgsmål, for de afgørende elementer for denne vurdering er jo af meget teknisk art. Derfor kan det synspunkt, som jeg anlægger, vel heller ikke undre nogen. Det er i overensstemmelse med de synspunkter, der er fremført af vor trafikminister, som jo ikke bare er politiker, men

[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.

Dohrmann (FP):

Uanset hvor store hensyn der tages til beboerne i området, vil der selvfølgelig altid være ulemper og gener forbundet med at bo i nærheden af en lufthavn. Det ved alle, det ved også de, der bor derude. En af virkningerne er selvfølgelig, at huspriserne ikke stiger så eksplosionsagtigt i nærheden af lufthavne, som de gør andre steder, og derved kommer de, der bor i området, selvfølgelig til at betale noget mindre i husleje. Derfor er der mange, der har etableret sig i området dér.

Vi mener ikke, at der eksisterer det store problem, SF her gør sig til talsmand for, og vi kan således ikke støtte forslaget.

Risgaard Knudsen (S):

Om ikke direkte, så i hvert fald indirekte havde hr. Bilgrav-Nielsen et enkelt spørgsmål til mig. Hvis jeg ikke besvarede dette indirekte spørgsmål, kunne det måske afføde visse misforståelser under forslaget videre behandling. Sådanne eventuelle misforståelser ønsker jeg imidlertid ikke at give anledning til her i folketinget.

Hr. Bilgrav-Nielsens indirekte spørgsmål gik på, om folketinget ikke kunne stole på de bemærkninger, jeg i sin tid havde fremført over for folketinget i forbindelse med fremsættelsen af forslag til anlægslov for Københavns lufthavn. Dertil må jeg svare, at de bemærkninger, jeg i sin tid forelagde for folketinget, efter min opfattelse er forelagt i en meget klar form og i en så klar form, at der ikke senere kan forekomme tvivl om, hvad jeg har ment.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at selv om jeg ikke er jurist, er jeg selvfølgelig ikke i tvivl om, at bemærkninger i forbindelse med forelæggelse af en sådan sag i høj grad har retlig betydning.

Når hr. Bilgrav-Nielsen stiller mig dette, om jeg så må sige ikke direkte, men indirekte spørgsmål, og som jeg hermed har besvaret, går jeg ud fra – lad det være sagt for god ordens skyld – at hr. Bilgrav-Nielsen har noteret, at ministeren for offentlige arbejder her for et øjeblik siden over for folketinget talte om en praksis fra efteråret 1982. Det vil med andre ord sige, at der forud for efteråret 1982 – for nu at holde sig til ministerens egne formuleringer – har været en anden form

for praksis. I den sammenhæng vil jeg ikke over for folketinget skjule, at jeg selvfølgelig har noteret mig, at hr. Brusvang her for et øjeblik siden anvendte formuleringen, at praksis er omlagt. En sådan formulering mener jeg har betydning i relation til det spørgsmål, hr. Bilgrav-Nielsen stillede mig, og som jeg her har besvaret.

Til allersidst den bemærkning, at jeg er enig med mit partis ordfører, hr. Jimmy Stahr, i den ordførertale, han holdt. I den forbindelse hæftede jeg mig bl.a. ved, at det fra hr. Jimmy Stahrs side blev præciseret, at der under det efterfølgende udvalgsarbejde kunne være ting og juridiske spørgsmål – jeg tror, det var sådan udtalelsen faldt – som burde drøftes. Det er jeg enig med hr. Jimmy Stahr i, og hans udtalelse herom synes jeg er i nøje overensstemmelse med den besvarelse, jeg her har givet på hr. Bilgrav-Nielsens spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det var, som jeg havde ventet, et meget klart svar. Den tidligere minister indføjede i bemærkningerne ord, som han mente der var baggrund for, som han indestod for og indestår for i dag. Det er helt logisk, at hr. Risgaard Knudsen så også vil stemme for det lovforslag, som i dag er til behandling. Så vidt konsekvensen i hr. Risgaard Knudsens holdning.

Det, jeg herefter har at spørge hr. Risgaard Knudsen om, er: når der er denne sikkerhed hos den tidligere minister om dels baggrundelsen for at indføre den pågældende bemærkning, dels den stensikre juridiske holdbarhed og konsekvens af den pågældende bemærkning, hvordan kan hr. Risgaard Knudsen så i dag tale om, at praksis har ændret sig? Må jeg spørge hr. Risgaard Knudsen: kan man påstå, at den juridiske praksis med hensyn til bedømmelsen af bemærkningernes holdbarhed virkelig har ændret sig så afgørende siden da? Er det det, hr. Risgaard Knudsen giver udtryk for?

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Til det sidste må jeg svare, at det ikke er mig, der har ytret, at praksis har ændret sig.

[Risgaard Knudsen]

Jeg refererede til en udtalelse af ministeren for offentlige arbejder, hvori det blev præciseret, at der fra efteråret 1982 var tale om den og den praksis. Det er altså den nuværende minister, jeg har refereret.

Lad mig for god ordens skyld gøre den bemærkning, at der her i dag ikke er tale om et lovforslag, der er tale om et forslag til folketingsbeslutning.

Med baggrund i mit klare svar på hr. Bilgrav-Nielsens første spørgsmål undrer det mig noget, at SF har fremsat dette forslag til folketingsbeslutning. Jeg mener stadig, at bemærkningerne til forslaget om en anlægslov taler et meget, meget klart sprog, og den vejledning, man har behov for i den daglige administration, kan man få ved at læse disse klare bemærkninger til anlægslovsforslaget.

Lad mig i den sammenhæng gentage, at selv om jeg ikke er jurist, er jeg alligevel af den opfattelse, at bemærkninger til et lovforslag, bemærkninger fremsat af en minister fra denne talerstol, også har retlig betydning.

Ole Henriksen (SF):

Dette handler efterhånden mere om jura, end det handler om støjproblemer.

De bemærkninger om bane 12-30 og totallukning om natten bortset fra nødtilfælde, som er fremført i bemærkningerne til forslaget og af samtlige ordførere, der under første behandling har beskæftiget sig indgående med den problemstilling og derfor selvfølgelig også må have lagt vægt på de bemærkninger, som har været fremført, fik juridisk set retsyldighed. Det vil altså sige, at de trådte i kraft i form af, at man 1. november 1981 lukkede banen om natten.

Det er omtalt i forskellige juridiske bøger, hvad bemærkninger betyder. F.eks. skriver professor W. E. v. Eyben i »Juridisk Grundbog«, bind 3, s. 551, bl.a.:

»Selv om måske ikke alle medlemmer af folketinget har læst hver eneste udtalelse igennem, er det i hvert fald sikkert, at de ordførere, der på partiernes vegne skal tage stilling til spørgsmålet, og det folketingsudvalg, som kommer til at behandle problemerne, indgående overvejer, hvad der måtte stå i ministerens forelæggelsesbemærkninger. Ud fra disse betragtninger er det derfor realistisk at tillægge sådanne udtalelser afgørende vægt

ved fortolkningen, og herpå foreligger der da også adskillige eksempler ...«.

Totallukningen er altså ikke indført via lov om luftfart. Den er sket i kraft af en selvstændig lov, og derfor kan man selvfølgelig ikke uden lov ophæve den, ligesom de myndigelser, ministeren har efter rammeloven, altså luftfartsloven, og dermed de bekendtgørelser, som er udstedt efter § 82, ikke kan anvendes i denne forbindelse. Derfor må det være rimeligt, at man placerer det i den rigtige lov.

Hvis der er tvivl om dette, og hvis ikke SF kan få et flertal i folketinget i dette spørgsmål, forbliver sagen, som den er, indtil nogen finder ud af, at de vil gå til en domstol. Andre kyndige i forvaltningsret har præciseret, at det klart er et anliggende for domstolene at fortolke denne slags sager.

Jeg ved ikke, hvem der skal indbringe det for domstolene. Det skal muligvis være alle de støjplagede beboere, som man åbenbart ikke rigtig tænker på, mens man mere tager hensyn til, at luftfartsselskaber og passagerer har visse ulemper ved, at man ikke kan benytte bane 12-30.

Jeg kan spørge ministeren direkte – hvis han har tid – hvordan man egentlig anlægger sag ved en domstol i denne forbindelse. Jeg kunne stille et andet spørgsmål: er det muligt, at vi kan få et uafhængigt responsum – altså uafhængigt af justitsministeriets lovkontor – som kan belyse, om disse bemærkninger har retsyldighed eller ikke har retsyldighed, og som kan belyse, om miljøministeriet og ministeriet for offentlige arbejder kan sætte dem ud af kraft pr. aftale de to ministerier imellem? Det er det, jeg mener at det handler om.

Selvfølgelig vil vi være med til at belyse sagen i udvalget. Jeg tror ærligt talt ikke, at samtlige ordførere er så meget hjemme i de spørgsmål og svar, der har været under almindelig del i udvalget, og måske heller ikke er klar over, at det var noget, der ville udvikle sig til et forslag.

Skal man følge justitsministeriets lovkontor, må dette indebære, at man siger: ja men er bemærkningerne kommet i en forkert lov, må de rigtignok føres over i den rigtige lov, altså lov om luftfart.

Jeg kan takke ordførerne for en noget blandet modtagelse. Jeg kan have den forhåbning, at det kommende udvalgsarbejde

[Ole Henriksen]

vil opklare en del problemer, som jeg ikke tror alle har været helt klar over eksisterede i denne sag. Det gælder det juridiske, som nok kommer til at optage en del af dette forslags behandling.

Jeg kan ikke forstå, at hr. Jimmy Stahr ikke mener, at der har været klager over beflyvningen af bane 12-30. Der ligger til gennemsyn oppe i sekretariatet mindst 200 støjklager, samlet sammen i perioden, fra man åbnede banen og til dato, det vil sige fra november måned 1985. Der ligger mange klager deroppe. Der er altså rigeligt med klager, også i den forbindelse.

Jeg skal takke for den positive holdning hos i hvert fald hr. Bilgrav-Nielsen og fru Elisabeth Bruun Olesen. De øvrige ordførere kan jeg ikke takke, men må håbe på, at de kommer på bedre tanker siden hen.

Til hr. Risgaard Knudsen kan jeg kun sige, nu han også mener, at det ikke skal være et forslag som det, SF her har fremsat, at så må vi i fællesskab finde ud af, hvordan vi får håndhævet disse bemærkninger. Vi ved, at dansk lovgivning er begyndt at få et andet syn på ting, som i virkeligheden er sket ved fadæser. Vi kan tænke på byggeriet i Holte osv., hvor man godt nok har ret, men ikke får det. Og når tiden går, og disse ting fra 1982 har fået lov at køre i fire år, så er det lige ved at være sådan, at domstolen må sige, at så er der præcedens for, at det er gældende.

Det er sådan nogle ting, vi må have afprøvet ved domstolene, eventuelt også få et responsum om fra en eller anden kyndig uden for justitsministeriets lovkontor.

Jeg ser hen til, at vi får et fornuftigt og godt udvalgsarbejde om spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Jeg har kun bedt om en kort bemærkning, for jeg ønsker ikke at starte nogen anden omgang.

Der er både af fru Elisabeth Bruun Olesen og af hr. Ole Henriksen brugt bemærkningen: de støjplagede i lufthavnen. Ja men det er jo det, det hele drejer sig om. Hvis vi tager alle de juridiske finurligheder fra – dem skal vi nok tage op i udvalget – så er spørgsmålet fra SFs side: er det nogle støjplagede mennesker, vi diskuterer her?

Jeg har i hvert fald gjort et stykke forarbejde. Jeg har henvendt mig i lufthavnen. Jeg har henvendt mig til miljøministeriets klage-telefon, og jeg har henvendt mig to andre steder i lokalområdet. Der eksisterer ingen støjklager over landinger på bane 12-30, og det gør der heller ikke i det materiale, der ligger i sekretariatet. Derfor kan man antageligvis ikke blive ved med at tale om alle de klager, når miljøministeriet, miljøstyrelsen, kommunen og lufthavnen ikke har modtaget nogen klager over støjen. Hvor skulle vi så få det fra?

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hr. Risgaard Knudsen gjorde en del ud af – hvad han af og til gør – hvor klart han udtaler sig. Det er en kendt ting, også uden for dette høje ting, at hr. Risgaard Knudsen har ganske specielle og meget spændende formuleringsejner. Nu er det sådan med denne klarhed, at jeg vil anvende et gammelt mundheld, der siger: for lidt og for meget fordærver alt. Jeg mener det ikke så bogstaveligt, at alt er fordærvet, men for meget kan altså blive for meget af det gode. Jeg tror, hr. Risgaard Knudsen skulle gennemlæse sine klare udtalelser fra i dag. Derved ville han måske forstå, at det ikke var helt stjerneklart for os alle sammen.

Jeg må her finde anledning til at sige, at når hr. Risgaard Knudsen citerede mig for at have talt om en ny praksis, så havde det at gøre med beflyvningen, ikke med fortolkningen. Jeg skal ikke indføre nogen ny praksis for fortolkningen. Der holder jeg mig efterretteligt det, som er citeret i bilaget til beslutningsforslaget, nemlig udtalelsen fra justitsministeriets lovkontor.

Uomtvisteligt er – det kan ikke have været nogen nyhed, hvad hr. Risgaard Knudsen søgte at lancere det som, at jeg har sagt, jeg vil ikke engang sige: oplyst, for det vidste alle jo i forvejen – at jeg har sagt, at der kom en ny praksis, efter at dette fællesudvalg mellem miljøministeriet og ministeriet for offentlige arbejder havde gjort sit arbejde færdigt i efteråret 1982. Ja, fordi den indtil da gældende praksis åbenbart havde vist mangler, således at luftfarten kunne afvikles også i nattetimerne på en hensigtsmæssig måde.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Det var det, der fik den daværende minister – altså en af de ministre, der har været mellem hr. Risgaard Knudsen og mig – til at indgå i et sådant udredningsarbejde. Det er evident, at der deraf blev en ny praksis, nemlig beflyvning om natten ved disse undtagelsesvisse og heldigvis sjældne lejligheder. Når jeg siger »heldigvis«, er det ikke, fordi jeg frygter, at nogen skulle blive forstyrret, hvis det var lidt oftere, for der er ingen forstyrrelse, men for at holde mig loven efterrettelig.

Der er selvfølgelig ikke af mig antydning noget som helst – det kan hr. Risgaard Knudsen overbevise sig om, når han læser, hvad jeg har sagt – om, at der var en ny praksis i fortolkningsmæssig henseende. En sådan kender jeg ikke. Om dette ved jeg kun det, justitsministeriet har udtalt.

Må jeg for mit eget vedkommende afslutte med at sige, at alle de, som vil blive beskæftiget med sagen under ministeriet for offentlige arbejder, selvfølgelig er mere end ivrige for at betjene udvalget med alt det, vi måtte kunne bidrage til.

Jeg er lidt forbavset over, at hr. Ole Henriksen mener, at det er nødvendigt med, som han siger, uafhængig juridisk ekspertise. Jeg ved ikke, om det før er blevet, eller hvor tit og ved hvilke lejligheder det skulle være blevet betvivlet fra folketingsmedlemmers side, at justitsministeriets lovkontor i sager af denne art kan betrages som absolut juridisk fritstående og uafhængigt af enhver politisk interesse. Det tror jeg det kan.

Men hvis nogen finder på at ville have udtalelser fra bestemte andre, og hvis der ikke stiller sig legale hindringer i vejen derfor og jeg som postbud kan bidrage til, at noget sådant indhentes, så vil jeg selvfølgelig stille mig overordentlig positiv hertil. Men jeg er ikke helt klar over mine rettigheder og muligheder i så henseende.

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Det er til hr. Jimmy Stahr, som har undersøgt det på kryds og tværs og ikke har fundet klager over nattebeflyvning på bane 12-30. Jeg synes, hr. Jimmy Stahr skulle aflægge en visit hos udvalgssekretæren, hvor der formentlig fortsat ligger et bjerg af klager over støjgener, der hidrører fra bane 12-30. Men

o.k., det finder vi ud af under udvalgsarbejdet.

Det er ikke sådan, at jeg ikke er klar over og må acceptere, at der er støj fra en lufthavn i al almindelighed. Det, dette handler om, er unødvendig støj, og det er den, vi skal prøve at få begrænset.

Jeg vil sige til ministeren for offentlige arbejder, at jeg anfægter ikke og har ikke mistillid til lovkontoret som sådant. Jeg kan bare konstatere, at det er i strid med det, jeg har citeret i mit første indlæg her. Når professor v. Eyben og andre, som er kyndige i forvaltningsret, siger, at disse bemærkninger har den betydning, og når lovkontoret siger, at det har de ikke, så må vi et eller andet sted hen for få klaring på den sag.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Først noget om miljøet. Jeg sagde, hr. Jimmy Stahr, at de beboere, der bor derude, må lide på grund af støjen fra flyene om natten. Det sagde jeg på baggrund af, at vi i VS – jeg tror ikke, vi er de eneste – har modtaget klageskrivelser fra beboerne derude, som de har underskrevet. Det tror jeg også at socialdemokratiet må have gjort på et tidspunkt, det har også været i lokalradioen. Nogle mennesker derude er i alle tilfælde utilfredse med, at der er støj om natten. Vi kan diskutere, om støjen er for stor i forhold til gældende bestemmelser og sådan nogle ting, om de gældende bestemmelser er rigtige eller forkerte, men det er en anden ting. Folk derude føler, at det støjer for meget.

Det juridiske er for så vidt interessant. Vi har alle sammen sagt, at vi ikke er jurister. Det er jeg heller ikke. Det er interessant, at notatet siger, at de bemærkninger, hr. Risgaard Knudsen i sin egenskab af minister i sin tid kom med, er retligt bindende i forhold til den lov, ministeren udtalte sig om. De er så ikke retligt bindende i forhold til en anden lov, og så kan man i forhold til en anden lov gøre det, som den første lov åbenbart tilsigtede at man ikke må gøre.

Nu er jeg ikke jurist – det vil jeg sige én gang til – men det skulle ikke undre mig, om man må gøre sådan nogle ting, så jeg synes, det på det juridiske plan vil være utrolig interessant at få boret noget dybere i og finde frem til, om det kan være gængs praksis. El-

[Elisabeth Bruun Olesen]

lers kan man jo, når man vil sælge en lov, sige nogle ting, som psykologisk set rammer ind, så folk stemmer for den, men ved at bruge en anden lov kan man gøre det stik modsatte. Det kan da ikke være meningen.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg har funderet lidt videre over hr. Risgaard Knudsens seneste indlæg og vil godt prøve, om vi kunne komme til én konklusion mere. Jeg synes nemlig, vi mangler en enkelt konklusion.

Når hr. Risgaard Knudsen så klart siger, at det var velbegrunderet, at den pågældende bemærkning kom ind i lovforslaget om ombygning af lufthavnen i Kastrup og så klart siger, at det stadig er hans opfattelse, at begrundelsen for denne bemærkning er i orden, så forstår jeg det sådan, at hr. Risgaard Knudsen mener, der er behov for, at man opretholder kravet om totallukning mellem kl. 23 og kl. 6.

Hr. Risgaard Knudsen siger videre, at uagtet at det ikke kan lade sig gøre via den juridiske bedømmelse, man nu anlægger af lovforslaget, vil hr. Risgaard Knudsen alligevel ikke stemme for det beslutningsforslag, som hr. Ole Henriksen har fremsat.

Det vil altså sige, hr. Risgaard Knudsen mener, at der er baggrund for at opretholde kravet om lukning mellem kl. 23 og 6, men han vil ikke stemme for et beslutningsforslag, som sikrer, at denne lukning fastholdes. Det vil hr. Risgaard Knudsen ikke, fordi han logisk ikke vil anerkende den juridiske fortolkning, man nu har anlagt af bemærkningerne til hans eget lovforslag.

Så spørger jeg hr. Risgaard Knudsen – som jeg er helt sikker på er konsekvent også i sin holdning, at der skal være natlukning – om han vil tage initiativ til at få retsligt efterprøvet de bemærkninger, han har indføjjet i sit eget lovforslag.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Tilbage til støjproblemerne. Jeg kan ikke forestille mig én eneste lufthavn i verden, hvor der ikke er klager over støjen på den ene eller på den anden måde. Men det er ikke det, vi diskuterer her i dag, for så skulle

beslutningsforslaget lyde: SF foreslår, at Københavns lufthavn lukkes – basta! Så var det noget effektivt, og så lukkede vi, og så blev der ikke flere klager derude.

Men det er jo ikke det, vi diskuterer i dag. Vi diskuterer lukningen om natten for starter og landinger på bane 12 og starter på bane 30, og vi har givet SF medhold i, at det kan vi ikke acceptere. Derimod har vi kunnet acceptere landinger på bane 30.

Det, jeg har sagt nu flere gange, er, at jeg har undersøgt, hvad der ligger af klager, og der har ikke været klager over nattelandinger på bane 30, og det er det, vi diskuterer. Det er ikke, hvad der har været af klager i lufthavnen over både det ene og det andet og også over støj. Det er nattelandinger på bane 30 med indflyvning over Øresund, og der har ingen klager været. Jeg ved heller ikke, hvem der skulle klage derude.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Der er endnu et par korte bemærkninger. Vi nærmer os opklaringsarbejdet i udvalget, men jeg giver hr. Risgaard Knudsen ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Til hr. Bilgrav-Nielsens sidste bemærkning – det var jo et direkte spørgsmål – må jeg svare, at det, man har behov for til vejledning, har man i den af folketinget vedtagne anlægslov og de bemærkninger, der fulgte forslaget til denne anlægslov. Her tales der et klart sprog, og efter min opfattelse er det dette klare sprog, man må henholde sig til.

Dernæst må jeg gøre den bemærkning, at det meget omtalte støjproblem var et af flere og meget centrale spørgsmål i forbindelse med anlægslovens tilblivelse, og det er i det lys, jeg her i dag har ønsket at præcisere, at det er i den forbindelse, de meget omtalte bemærkninger får en særlig vægt.

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Til opklaring omkring hr. Jimmy Stahr's fortsatte diskussion om, at dette handler om landinger ude fra vandet på bane 30: ja men hr. Jimmy Stahr, det gør det også, det er rig-

[Ole Henriksen]

tigt, og det er også det, der er mest anvendt derude.

Jeg står her med et bilag, vi har fået, et svar fra ministeren af 21. november 1985 til udvalget. Der står her, hvor mange nætter man har benyttet bane 30 til landing fra vandet. Et par eksempler: i januar 1983 11 nætter, i februar 5 nætter og i marts 6 nætter. Det er altså en oversigt, der ligger oppe i sekretariatet, det er tilgængeligt materiale. Oversigten går fra og med oktober 1982 til november 1985. Der kan forhåbentlig indhentes flere ajourførte tal på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Uddannelsesudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om styrelsen af kommunernes skolevæsen og af virksomhed efter lov om fritidsundervisning m.v. (Bortfald af undervisningsministeriets og amtsrådenes godkendelsesbeføjelser, forenkling af klageregler, styrkelse af skolenævn m.v.). (Lovforslag nr. L 47).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Uddannelsesudvalget har endvidere afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af forskellige uddannelsestilskuds- og styrelseslove m.m. (Delegations- og klagebestemmelser). (Lovforslag nr. L 78).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Miljø- og planlægningsudvalget (10/4 86):

Udtræder: Jytte Hilden (S)

Nyt medl.: Erik Holst (S)

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 15. april 1986 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.32