

[Thorndahl]

Disse regler, som er fastlagt i kommuneplanloven, medfører normalt en procedure i et tidsrum, fra et forslag til lokalplan er fremsat, til den kan endeligt vedtages, af størrelsesorden 6–8 måneder. Alligevel siger man her fra ministerens side, at det tager nogle få måneder, dvs. et sted mellem 2 og 3 måneder.

Den fremgangsmåde, regeringen og de to ministre har valgt i denne sag, viser, at når vi taler offentlighed og medindflydelse i planlægningen, betragter de de retsregler, den retssikkerhed, som borgerne efter dette folketings øvrige vedtagelser skulle have krav på, som en ligegyldig bagatel. Den fremgangsmåde, den procedure, som man fra regeringens side har lagt op til i denne sag, er simpelt hen en hån mod de retsregler, socialdemokratiet selv først og fremmest har sikret.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg havde jo ventet, at vi skulle have afklaret nogle synspunkter omkring den måde, vi har behandlet denne sag på, ikke mindst i henseende til den måde vi har behandlet miljøproblemerne på, og jeg erkender, at jeg i mit første oplæg her i dag var meget kritisk over for den måde, vi har gjort det på. Der var ikke i ministerens svar noget som helst forsøg på at imødegå min kritik, og jeg tager det som udtryk for, at ministeren har indset, at det er galt.

Men nu er løbet jo kørt. Vi står inden længe over for en vedtagelse af lovforslaget, og der er altså ingen vej tilbage. Det, der kan undre, er, at ministeren så frimodigt igen i dag gentager, at der ingen uenighed har været mellem miljøministeren og ministeren for offentlige arbejder, og oven i købet henviser til det forløb, som de efterhånden mange samråd med de to ministre har haft i udvalget.

Jeg kan da kun bekræfte, at disse samråd er forløbet som en gradvis fremadskriden, en gradvis udvikling i retning af en stadig kraftigere nedtromling af de standpunkter, som kom til udtryk i miljøstyrelsens rapport, og dermed også en fremadskridende underlægning af miljøministeren. Jeg synes, det er trist, at det ender dér, fordi sagen om Københavns lufthavn miljøpolitisk er en meget vanskelig og meget alvorlig sag at have med at gøre. Men det vil trafikministeren ikke

diskutere, så det kan vi ikke komme ind på. Derimod finder trafikministeren – og det har han jo en vis evne til – visse morsomme formuleringer, som jo nok ville vinde i styrke, hvis de havde basis i realiteter. Jeg skal bede ministeren om – ferm, som han er, tager det ingen tid for ham – at finde det citat, hvor han konkret kan påvise, at jeg ved denne sags første behandling har kritiseret tidligere trafikminister, nuværende miljødirektør, Jens Kampmann. Jeg kan godt se, det kunne være pudsigt, hvis det var i overensstemmelse med sandheden, idet jeg nu synes, at der i den rapport, der er kommet fra miljøstyrelsen, som hr. Jens Kampmann er formand for, er nogle virkelig gode synspunkter omkring denne sag. Jeg kan godt se, at det lille fif er meget fint, men det må dog vist kræves, at det bunder i et sandt citat af, hvad jeg sagde ved første behandling, og det kommer nu fra trafikministeren.

Så skal jeg gøre opmærksom på, at jeg naturligvis ikke i det radikale venstre er blevet underkendt i denne sag. Det ligger helt enkelt sådan, at når vi i den radikale gruppe får meddelelse om, 6 dage før vi afgiver betænkning, synspunkter fra miljøstyrelsen, der så markant imødegår det, som trafikministeren har stået for, må vi sige: her er noget, der ikke er ordentligt behandlet. Og jeg synes, det er trist, at en minister, der ikke er bange for at anvende ord, der klinger – også om demokrati og samfund – vil lægge ryg til, at vi skal færdigbehandle en sag på det grundlag. Ministeren var inde på, at vi havde stillet mange spørgsmål, og det var nærmest sådan meget fint, at man havde kunnet besvare 113 spørgsmål. Jeg vil bede ministeren vurdere – også i den sammenhæng jeg nævnte før – om det er rimeligt, at ministeren først bevæger sig til at aflevere halvdelen af disse svar, nemlig svar på 54 spørgsmål, dagen før eller samme dag som folketinget afgiver betænkning. Jeg beder ministeren om også at kommentere denne situation.

Det, der står fast, er, at man her er på vej til at gennemtvinge en lovgivning, som sætter miljøloven ud af kraft, uden at folketinget detaljeret har fået viden om, hvad det er, vi skal gøre i stedet for. Professor Ingerslev, som er professor udi støj og den her i landet, der ved mest om den ting, har præciseret over for folketinget, at vi burde stille krav om en detaljeret fremstilling af, hvad der