

ved, hvad det kommer til at koste. Men det vil man altså ikke.

Fremskridtspartiet har ikke noget imod en fast forbindelse over Øresund. Fremskridtspartiet har noget imod, at der i økonomien udvises en sådan slendrian; man er fuldstændig ligeglad med økonomien. Vi kunne meget let have fået det her projekt privatfinansieret. Deutsche Bundesbank og andre har været fremme med tilbud om, at de meget gerne ville finansiere projektet. Man kunne også være kommet uden om alle de overskridelser, der så ville blive, hvis det var privatfinansieret, for så var det ikke Folketingets og skatteydernes problem, men alene et problem for investor. Hvis de havde fået rådighed over anlægget i 15-20 år, ville det have været tilbagebetalt, og så kunne man altså have overgivet det fuldstændig gratis til den danske stat og de danske skatteydere.

Vi er altså meget bekymrede for økonomien i det her projekt, og vi håber, at partierne bag projektet vil lytte en lille smule til rigsrevisorerne og statsrevisorerne i denne sag.

Vi mener i modsætning til hr. Arne Melchior, at selv om vi selvfølgelig ikke skal forherlige disse stats- og rigsrevisorer, så skal vi alligevel lytte til dem. Men det er klart, at ministre og tidligere ministre aldrig har været glade for dem, for det er jo mange gange, de kommer med en kritik af den embedsførelse, der har fundet sted.

Men den kritik, der ligger i dag, synes jeg man skal tage sig af, og det kan ikke være rigtigt, at man bare skøjter videre hen over projektet uden at tage sig noget som helst af økonomien.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg føler mig sat 9 år tilbage i tiden eller deromkring. Da diskuterede hr. Ole Donner og jeg også H-H-linjen, og det var det eneste saliggørende. Nu er det ikke 5 smedesvende ovre i Jylland, der vil bygge en privat bro, nu er det Deutsche Bundesbank. Vi har jo heldigvis opgivet de tanker.

Vedrørende H-H-forbindelsen vil jeg gerne sige til hr. Donner: Hvordan vil hr. Ole Donner så få trafikken ned fra Helsingør og ind mod København? Den fordel, vi får i Københavns Lufthavn, får man ikke med Helsingør-Helsingborg. Den effekt, at vi nu trækker trafikken væk fra Københavns Havn og uden om Storkøbenhavn, eller hvad det hedder herinde, og at vi fjerner den godstrafik, der kører i shunten uden

omkring København og holder folk vågne hele natten, opnår man ikke. Man skal derimod til at bygge nye jernbaner fra Helsingør og ned. Man skal bygge nye motorveje for at klare trafikpresset. I dag er trafikpresset på Helsingørmotorvejen ca. 65.000 enheder i døgnet. Der kan ikke være flere. Vi har oven i købet foreslået, at der skal bygges en bane i hver side. Det har Fremskridtspartiet også stemt imod. Så man kan ikke anbringe den oppe ved Helsingør.

Men jeg vil gerne høre en redegørelse endnu en gang. Nu har jeg glemt, hvordan man argumenterede for, at man kunne løse det problem. Så jeg vil gerne have, at hr. Ole Donner fortæller den danske befolkning det.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg kan selvfølgelig lynhurtigt i en kort bemærkning fortælle alt om det, hr. Kaj Ikast spørger om!

Men det, jeg vil sige, er: Jeg er da godt klar over, at det ikke er Helsingør-Helsingborg-linjen, vi diskuterer i dag, og jeg sagde udtrykkeligt, at hvis Fremskridtspartiet skulle bestemme, så ville det være blevet deroppe, forbindelsen ville være blevet lavet, men det er ikke tilfældet. I modsætning til hr. Kaj Ikast vil vi ikke gå hen og rive en masse huse ned oppe i Helsingør for bagefter at finde ud af, om vi skal lave en bro eller ej. Så vil vi lade det være, som det er, og så vil vi bare forsøge at få økonomi i det projekt, som er på banen i dag.

Men jeg er da glad for, at min tilstedeværelse her i Folketinget har gjort et så uudsletteligt indtryk på hr. Kaj Ikast, at han siger, han kan huske, da vi for 9 år siden diskuterede H-H-linjen. Jeg gør opmærksom på, at jeg først kom i Folketinget for 4 år siden, men det føles godt nok, som om jeg har været her længere!

**Vibeke Peschardt (RV):**

Den 6. december sidste år gav trafikministeren en redegørelse til Folketinget om anlæg af den faste forbindelse over Øresund. Det fremgår af redegørelsen, at Det Radikale Venstre finder, at Øresundsprojektet bør underkastes en uvildig nyvurdering, og at Det Radikale Venstre, såfremt partierne bag Øresundsforbindelsen ikke ønsker at følge denne opfordring, konstaterer, at der arbejdes videre med projektet på det eksisterende lovgrundlag og som beskrevet i redegørelsen af 6. december.

Heri ligger for det første, at Det Radikale