

## [Økonomiministeren.]

hospitaller i hovedstadsområdet, og der indgår også en nybygning for Københavns teknikum til 100 mill. kr.

Foruden de første byggeårs udgifter ved disse nye store projekter indeholder budgettet videreførelsen af de store byggearbejder ved Lundtofte, rigshospitalet, landbohøjskolen på Frederiksberg og TV-byggeriet i Gladsaxe. I alt tegner disse store projekter sig for en udgift på ca. 550 mill. kr. inden for 3 års perioden.

Derudover er der udgifterne ved en række store anlægsarbejder, vejprojekterne og de københavnske S-banelinjer. Men som en almindelig karakteristik må man sige, at budgettet ikke er præget af disse mere iøjnefaldende projekter, men af et meget stort antal hver for sig ikke særlig store bygge- og anlægsarbejder svarende til hverdagens krav.

Ser man dernæst på, hvorledes balancen mellem de forskellige investeringskategorier forskydes i løbet af perioden, er det navnlig følgende træk, der gør sig gældende: for det første er der en klar stigning i den del af investeringsbeløbene, der afsættes til trafikformål og herunder især vejanlæg og byggeriet i Kastrup lufthavn. I alt går trafikinvesteringernes andel i budgettet op fra ca. 37 pct. i 1964-65 til ca. 42 pct. i 1967-68. Denne udvikling afspejler især, at der sideløbende med en tredobling af motorvejsbyggeriet alligevel regnes med en fortsat vækst i de kommunale vejudgifter.

Foruden på trafikområdet er investeringerne især sat op på tre andre felter. Det drejer sig om de højere læreanstalter og sygehusene samt de sociale institutioner, navnlig særforsorgen og plejehjemmene. For plejehjemmenes vedkommende er der regnet med en investering på lige ved 200 mill. kr. i 3 års perioden. Blandt de områder, hvor investeringerne stiger svagere end gennemsnittet, kan jeg nævne de offentlige værker, hvor udbygningen foregår i et ret jævnt tempo, samt forsvaret.

Forskydningerne i investeringsbudgettets sammensætning er udtryk for, at man ved udvælgelsen — altså prioriteringen — af de nye projekter sikrer, at en stigende del af investeringsmidlerne overføres til de områder, hvor behovet er mest påtrængende. Jeg må dog her erindre om, at der kun foreligger

mulighed for at styre udviklingen i de investeringer, som staten ad forskellige veje øver kontrol med, og at man derfor ikke fuldt ud kan tage ændringerne i budgettets sammensætning som udtryk for en bevidst prioritering. Et eksempel herpå er udviklingen i vejbyggeriet, hvor der med den foreliggende lovgivning om refusion af kommunernes vejudgifter ikke er mulighed for at opnå den tilsigtede forøgelse af motorvejsbyggeriet uden en stærk vækst i de samlede vejudgifter.

Som et sidste fremtrædende træk i disse investeringsoverslag skal jeg nævne, at væksten i investeringerne i løbet af de kommende år i høj grad er koncentreret om de arbejder, der skal udføres eller finansieres af staten. Statens andel af den samlede udgift stiger således fra godt halvdelen i indeværende finansår til tre femtedele i 1967-68. Dette er en naturlig følge af den ændring i balancen mellem de forskellige investeringsformål, som jeg allerede har omtalt, idet motorvejene, de højere læreanstalter og de sociale institutioner alle finansieres næsten fuldt ud af staten.

Det er nødvendigt at vurdere de mange investeringsønsker i en bredere økonomisk sammenhæng, hvorved jeg navnlig tænker på balancen mellem de offentlige investeringer og de øvrige offentlige udgifter, det private forbrug og de private investeringer. Herudover spiller også de ydre økonomiske vilkår stærkt ind, ikke mindst markedsvilkårene for vore eksporterhverv. Den usikkerhed, der omgiver landbrugets afsætningsvilkår, er et af eksemplerne herpå.

Visse hovedlinjer i den danske økonomiske udvikling tegner sig nogenlunde klart. Den første er, at vi også i de kommende år må regne med en stor stigning i den samlede produktion, men at denne stigning sandsynligvis vil blive noget svagere end den, vi har oplevet i perioden fra 1958 til nu. En vigtig årsag hertil er, at vi er nået meget tæt på fuld beskæftigelse. De muligheder, der fremover vil være for at trække på ledig arbejdskraft og kapacitet, er derfor små. En anden væsentlig årsag er, at selve befolkningsudviklingen medfører, at antallet af personer i de erhvervsaktive aldersklasser i de kommende år vil stige betydelig langsomt end hidtil. Til illustration af størrelsesordenen kan jeg nævne, at antallet af 15—64-