

[Økonomiministeren.]

skatternes andel af nationalproduktet må nødvendigvis stige. Det er denne problemstilling, vi møder i udtalt grad allerede ved tilrettelæggelsen af den økonomiske politik for det kommende finansår, og vi vil i de nærmeste år stå over for den samme grundlæggende problemstilling.

Det ligger lige for i denne situation at rejse spørgsmålet om mulighederne for at lette problemerne ved at begrænse eller udsætte en række offentlige investeringer, selv om opgaverne er presserende. Men i så fald må det erindres, at de tendenser vedrørende befolkningsudviklingen, der nu rykker frem og rykker os ind på livet, vil være endnu stærkere i 70'erne, end de er nu. Det gælder den langsomme vækst i befolkningen i de erhvervsaktive aldersklasser, som i hvert fald vil være rådende frem til 1980. Det gælder endvidere den forskydning i balancen mellem de aktive befolkningsgrupper på den ene side og de gamle og de unge på den anden, som vi allerede mærker nu. Disse udviklingstendenser peger i retning af en moderat produktionsstigning, temmelig store offentlige driftsudgifter og et mærkbart forbrugspress.

Det andet, der er klart vedrørende udviklingen på lidt længere sigt, er de meget betydelige offentlige investeringsopgaver, der synes at være almindelig enighed om at tage op. Jeg tænker naturligvis her især på de meget store projekter, som fremfor noget beskæftiger offentligheden: de store broprojekter — Store-Bælt, Øresund, Storstrømmen — de københavnske trafikprojekter, især tunnelbanen, og lufthavnsbyggeri både i København og provinsen. Disse store anlægsarbejder beløber sig vel til i alt 7-8 milliarder kr. De tilsvarende store byggeprojekter, som nu drøftes — det fjerde universitet, yderligere storhospitaller samt en række andre byggeforetagender — er vel af et mindre voldsomt omfang, men beløber sig dog til et par milliarder kroner. Når disse store projekter ikke er med i 3 års budgettet, skyldes det som sagt, at

de næppe vil være klar til påbegyndelse inden for denne periode. Men dette er ikke ensbetydende med, at regeringen ikke har nogen tanke om, i hvilken rækkefølge disse arbejder skal komme til udførelse. Det er regeringens ønske at give Store-Bæltsbroen og tunnelbanen førstprioriteten. Herefter må følge tilvejebringelsen af den faste forbindelse over Øresund og endelig en ny Storstrømsbro.

Hvad angår motorvejene, er mange strækninger i arbejde over hele landet, og forslag om den endelige linjeføring af den jyske motorvej vil så vidt muligt komme til behandling i indeværende folketingsssamling.

Det kommende universitetsbyggeri overvejes nu i det netop nedsatte planlægningsråd, og for sundhedsstyrelsen foreligger der planer om opførelse af storhospitaller i provinsen til et milliardbeløb. Men den endelige fastsættelse af rækkefølgen er endnu under overvejelse.

Med et offentligt investeringsprogram af en størrelse på omkring 5 milliarder kr., som vi sandsynligvis vil nå om få år, kan gennemførelsen også af disse vældige projekter i og for sig ikke forekomme uoverkommelig ved en passende tidsmæssig fordeling. Men det er næppe holdbart at tro, at der i løbet af ganske få år kan skaffes plads til dem på den måde, at øvrige bygge- og anlægsarbejder holdes på et lavere niveau end det, vi har i dag.

De offentlige investeringer er måske nok netop i de nærmeste år ekstraordinært store, fordi de gennem en årrække har været holdt tilbage og nu må tilpasses efter en mere dynamisk erhvervsudvikling og et højere velstandsniveau. Men denne tilpasning vil strække sig et godt stykke ind i 70'erne.

Som jeg allerede har nævnt, er det min opfattelse, at hele denne problemkreds må tages op gennem et arbejde med perspektivplaner for det offentliges virksomhed, der rækker 10, måske 20 år frem i tiden. Men en nærmere analyse vil sikkert ikke rokke ved konklusionen, nemlig at vi i årene