

## [Finansministeren.]

I en nødsituation kan man vel i et vist omfang bremse op, og man kan strække disse arbejder over nogle flere år, sådan som vi jo har måttet gøre det et par gange tidligere. Men for det første er det ofte meget uøkonomisk i forhold til det enkelte bygge- eller anlægsarbejde, for det andet skaber man blot så meget desto større vanskeligheder i senere år, hvor man må afvikle en pukkel af fortsættelsesarbejder.

Det område, hvor man til en vis grad kan regulere statens investeringsaktivitet, er således i praksis kun den fjerdedel af bevilningerne, der går til igangsættelse af nye arbejder. Det er netop formålet med 3 års budgetteringen at afpasse påbegyndelsen af nye arbejder på en sådan måde, at de deraf afledte fortsættelsesarbejder holdes inden for rimelige rammer.

Vil man reducere statens investeringsudgifter, må man altså i en periode på et eller flere år afstå fra at sætte nye arbejder i gang eller reducere påbegyndelserne i forhold til foregående års niveau. Dette kan af flere grunde vanskeligt lade sig gennemføre, først og fremmest fordi der er et meget stort — og foreløbig stigende — behov for offentlige bygge- og anlægsarbejder.

År for år har vi måttet foretage kraftige begrænsninger i de bevillingsønsker, der har foreligget fra styrelserne underbygget med gode begrundelser. Dette gælder også de kommende 3 år og ikke mindst for de 3 store områder trafikinvesteringerne, uddannelsesbyggeriet og sygehus- og forsorgsbyggeriet, som tilsammen beslægtet 70 pct. af alle statens investeringsudgifter, deraf trafik anlæggene alene 50 pct.

Ved afvejningen af, hvor store investeringsudgifter staten bør forpligte sig til i de kommende år, er det vigtigt at tage hensyn til den sammenhæng, der er mellem anlægsudgifterne og driftsudgifterne — en sammenhæng, der sjældent når at vise sig inden for det enkelte finansår, men som tegner sig tydeligere, jo flere år man ser frem i tiden.

Det drejer sig her ikke om en enkelt sammenhæng, der er fælles for alle de forskellige statsinvesteringer, men man kan skelne mellem visse typiske problemstillinger.

Lad mig først nævne investeringer af

rationaliseringskarakter, hvor det f. eks. drejer sig om at spare arbejdskraft eller andre driftsudgifter ved anvendelse af mere moderne teknik. Overgangen til dieseldrift på statsbanerne var et typisk eksempel herpå, anlæg af broer til erstatning for færger er et andet, og anvendelse af moderne kontormaskiner, herunder EDB-anlæg, et tredje. Her er sammenhængen altså den, at øgede investeringer kan føre til reducerede driftsudgifter, og det kan være dårlig økonomi at skære investeringsudgifterne ned eller begrænse deres stigning for meget.

Andre investeringer har det hovedformål at sikre en standardforbedring, f. eks. hvor gamle bygninger erstattes med moderne, indrettet på tidssvarende måde. Det nye rigshospital er et eksempel herpå, og en stor del af investeringerne i statshospitalerne og erhvervsskolerne har samme karakter. Her sigtes ikke så meget på en driftsmæssig besparelse som på at skabe bedre forhold for patienter, elever o. s. v. samt for det personale, der arbejder i de pågældende institutioner.

En tredje gruppe investeringer tager først og fremmest sigte på at øge kapaciteten. Nye skoler, nye børneinstitutioner, nye lufthavne osv. er typiske eksempler. Her er sammenhængen den enkle, at jo mere man bygger, jo hurtigere stigning i driftsudgifterne trækker det efter sig. Når bygninger eller anlæg er færdige, er det nødvendigt at ansætte personale og holde driften i gang. Ved at tiltræde bestemte anlægsudgifter af denne art har folketingsret således reelt disponeret, så øgede driftsudgifter må tiltrædes i senere finansår. Der ligger således her en klar binding af handlefriheden, og der er for mig ingen tvivl om, at vi her står over for en problemkreds, som det er en af opgaverne for det videre arbejde med den statsfinansielle planlægning at uddybe nærmere.

Det er i denne forbindelse en stor svaghed, at det på nogle områder er kommunerne, der træffer beslutningerne, medens staten bagefter skal betale hovedparten af driftsudgifterne. En omlægning af nogle af de gældende tilskuds- og refusionsordninger vil bl. a. ud fra dette synspunkt være hensigtsmæssig.

Hermed er jeg nået frem til de egentlige driftsudgifter, som udgør noget under halv-