

[Ivar Nørgaard.]

en meget stor investeringsbeslutning, der hører til trafiksektoren, men den omtaler man overhovedet ikke. Hvis man nu tænkte sig, at man besluttede sig til at købe 10 eller 15 jumbojets, ville det svare til at bygge flere broer, hvis man skulle sammenholde det med økonomien for broerne. Det viser, synes jeg, at man får en noget skæv forestilling om vore økonomiske problemer ved kun at omtale de valgmuligheder og de prioriteringsproblemer, der er indeholdt i den nu eksisterende offentlige sektor.

Der har været en mindre debat i dagspressen om afsnittet om trafik, idet nogle har læst afsnittet sådan, at man nu fra de sagkyndiges side helt har taget afstand fra to store investeringer samtidig, altså Salt-holm og Store-Bæltsbroen. Imidlertid er virkeligheden den, at langt det meste af det, der står i denne perspektivplanlægningspublikation, er en forholdsvis nøjagtig beregning af en række omkostninger ved at påbegynde alle de store investeringer inden for perioden, og da man er kommet til, at det fører til en investeringsudgift på 55 milliarder kr., er arbejdsgruppen blevet forskrækket, og så har den sluttet med at sige, at den tror dog nu alligevel vist ikke, at man kan anbefale det, man just har offentliggjort på de foregående sider, og som man i øvrigt har sendt ud til offentlig debat. Det er ikke for at latterliggøre denne måde at gøre disse ting på, men blot for at fortælle, at man ikke kan tage for bastant på, hvad eksperterne egentlig har ment om denne sag, for det synes altså at være lidt svingende allerede inden for den givne publikation.

Arbejdsministeren var i sin redegørelse inde på, at nu måtte man se alvorligt på disse ting, og lidt grædekoneagtigt fremstillede han udviklingen som noget, vi nu måtte gøre noget ved, for det var dog frygteligt, så meget personaleforbruget ville gå i vejret. Jeg forstod, at regeringen overvejede i højere grad at indføre betalingsprincipper og se på en eventuel afskaffelse af boligstøtten. Man må være klar over, at det at af-

skaffe gratisprincippet ud over at have nogle højst uheldige sociale virkninger ingenlunde kan løse det meget vigtige problem, at politikerne, og kun politikerne, kan foretage prioriteringen af de store investeringsopgaver. Vi kan f. eks. ikke ved at indføre betalingsprincippet få afgjort, hvor mange penge der skal bruges på det ny Herlev hospital, om en hospitalsseng skal koste 1 mill. kr. eller 1,5 mill. kr., og hvordan vi overhovedet skal indrette hospitalsvæsenet, for ingen drømmer vel om at lade prisen for et sådant ophold betales af den enkelte patient. Det er totalt håbløst og selvfølgelig særdeles uønsket. Derfor tror jeg ikke på, at dette med at afskaffe gratisprincippet for nogle af disse ting vil være nogen løsning på problemet. Men jeg synes nok, at man, som det også gøres i perspektivplanen, kan overveje finansieringen af de store trafikprojekter og afveje fordelene og ulemperne ved dér at indføre privat finansiering og betalingsprincippet.

Til sidst vil jeg sige, at denne publikation bliver først noget værd for os her i folketinget, hvis vi kan komme ind i en dybtgående drøftelse af indholdet af den, og hvis vore forskellige politiske målsætninger kan krydses. Derfor vil jeg henstille, at man nu behandler denne plan i folketingets investeringsudvalg seriøst og sektorvis, sådan at vi kan få de folk, der er eksperter inden for de enkelte partier, til at gennemgå de enkelte sektorer i planen og klart få frem, hvor de politiske mål er forskellige. Først hvis noget sådant sker, vil planen kunne danne basis for egentlig planlægning, for dette er kun en prognose.

Langkilde: Som den offentlige diskussion og informationen i massemedierne har formet sig siden offentliggørelsen af perspektivplanen, er det vist nødvendigt, at det må fastslås med stor tydelighed, hvad den ikke er. Det er ikke en plan for dansk økonomi frem til 1985, og det er ikke engang en plan eller et handlingsprogram for dansk offentlig økonomi til 1985. Det, vi har fået, og