

[Sigsgaard.]

over de ønskede trafikinvesteringer. Uden en sådan oversigt bliver der næppe mening i debatten.

Spørgsmålet er imidlertid, om det er et tilstrækkeligt grundlag. Hvordan kan vi gennem overvejelser herom nå frem til en omtrentlig angivelse af de næste 15 års trafikinvesteringer, når vi ikke ved, hvor meget der i så tilfælde bliver tilovers til standardforbedringer og nyskabelser på andre felter? Er der samtidig mulighed for forlængelse af uddannelsestiden, den påtrængende udbygning af de højere uddannelsesinstitutioner, af hospitalsvæsenet, forøgelse af folkepensionen, gennemførelse af socialreformen osv., osv.? Hvor meget af alt det kan realiseres i de næste 15 år, hvis der skal være mulighed for blot en lille stigning i befolkningens privatforbrug? Bliver det ikke kun en ringe del, hvis man tager regeringens højtideligt proklamerede målsætning om, at de offentlige udgifters andel af bruttonationalproduktet ikke må stige, i betragtning? Regeringen aner det ikke, den har i hvert fald ikke fremlagt noget om disse ting. Ved finanslovbehandlingen har man overblik over fordelingen af samtlige udgifter; man kan finde frem til fordelingen mellem de enkelte sektorer og sigte mod at ændre den. Tilsvarende overblik findes ikke for en 10—15-årig periode. 3 års budgetterne var et stort fremskridt, men vi savner en grov 10 eller 15 års budgetskitse.

Den socialdemokratiske regering satte arbejdet med langsigtede perspektivplaner i gang. Har den siddende regering standset dette arbejde, eller har den fulgt det op, således at en foreløbig oversigt kan lægges frem forud for debatten om trafikopgaverne? Uden en sådan oversigt må man frygte, at dette letbevægelige ting, som det ene år giver Store-Bæltsbroen første prioritet for måske året efter at ville ændre det til Øresundsforbindelse og storlufthavn, under en debat om trafikopgaver vil tildele trafiksektoren en urimelig stor del af væksten i de offentlige udgifter og tildele en alt for stor del af trafiksektorens midler til prestigeprojekter.

Der er jo nogle, der ønsker at hæve storlufthavn og Øresundsforbindelse over prioriteringsdiskussionen ved at benytte udenlandske lån og privat drift som trylleformu-

larer. Ved at overlade opgaven til et privat konsortium og få den finansieret med udenlandske lån vil man undgå at belaste statens budget, og staten skulle på den måde have bedre muligheder for at løse andre opgaver. Det er imidlertid ikke helt rigtigt, at det i så tilfælde ikke vil komme til at koste én skattekrone, som jeg tror hr. Aksel Larsen begejstret udtrykte det ved en lejlighed. I en situation med fuld beskæftigelse — og det er da i hvert fald en erklæret målsætning for denne som for den forrige regering; så får vi se, om den holder — er det god latin over statsbudgettet at begrænse efterspørglen i det omfang, et udenlandsk lån benyttes til at inddrage indenlandske produktionsfaktorer. Det vil sige, at for at undgå inflation — eller mere inflation, end man har i forvejen — må regeringen enten opkræve tilsvarende højere skatter eller benytte tilsvarende færre penge til løsning af statens andre opgaver. Da den væsentligste del af lufthavnsprojektet må antages at blive udført af danske virksomheder og med danske produkter, betyder det altså, at gennemførelsen alligevel vil ske på bekostning af andre statsopgaver, hvis man vil undgå et øget skatte tryk, og projektet må derfor indgå på linje med andre offentlige opgaver ved en prioritering. Hvorfor skulle i øvrigt netop denne opgave begunstiges med udenlandske lån i en tid, hvor man sigter mod selvfinansiering for stat, kommuner og koncessionerede selskaber, og hvor regeringspartierne under valgkampen erklærede, at Danmark måtte sætte tæring efter næring og ikke leve over evne finansieret ved lån i udlandet, og i øvrigt i en situation, hvor kommunerne ikke kan låne penge selv til de allernødvendigste anlægsarbejder, og hvor de nedskærer og nedskærer?

Den danske stat kan optage lån i udlandet i den udstrækning, den almindelige økonomiske politik gør det ønskeligt; og i tilfælde af, at dette eller andre projekter skal gennemføres, er det naturligt, at staten benytter egne midler hertil. Eventuelle muligheder for lånoptagelse i udlandet bør ikke påvirke prioriteringen af denne opgave fremfor andre opgaver.

Ministeren udtrykker sympati for tanken om at overlade anlæg og drift af en ny storlufthavn til et privat konsortium. Han begrundet det ikke nærmere, men anfører, at