

ØKONOMISKE BETRAGTNINGER OMKRING DE STORE TRAFIKPROJEKTER¹⁾

AF ERIK IB SCHMIDT

DET har i de senere år svirret i pressen med store trafikprojekter: Storebæltsbro og Øresundsbro, fugleflugtslinien til Tyskland, undergrundsbane i København, elektrificering af D. S. B., nye motorveje og omkørselsveje ved de større provinsbyer o. s. v., o. s. v.

Alle disse projekter appellerer stærkt til fantasien; hvem ser ikke gerne sådanne store opgaver løst som udtryk for vor tids velstand og tekniske kunnen. Ikke mindst de store broer ville blive et monument for vor epoke, en indsats af europæisk format — og samtidig en løsning på et stadigt tilbagevendende trafikproblem.

Der opereres i disse projekter med svimlende store tal, og det kan være svært at forbinde nogen anskuelig mening dermed: 1500 mill. kr. til en Storebæltsbro og 7—800 mill. kr. til en Øresundsbro siger os ikke så meget, men fordelt over 15 år, og hurtigere kan de to broer næppe bygges, bliver det ca. 150 mill. kr. årligt. Det er kun $\frac{1}{6}$ af, hvad *forsvaret* koster os hvert år. *Motorafgifterne* indbringer årligt over 500 mill. kr. og giver for tiden staten et pænt overskud. Pengene er der altså — hvorfor ikke gå igang?

Sådan kan det jo være nærliggende at ræsonnere, og man ser ofte den slags betragtninger fremsat i den offentlige debat. Helt så simpelt er det nu ikke; jeg skal i det følgende prøve at forklare hvorfor.

2. De store trafikprojekter må for det første ses i forhold til de samlede trafikinvesteringer, og det må i denne forbindelse overvejes, om de er et nødvendigt led i den samlede trafikudvikling, eller om der er andre og mere påtrængende opgaver.

Men for det andet må trafikinvesteringerne igen ses på baggrund af *det samlede investeringsbudget*, og det må her overvejes, hvor megen vægt man tør lægge på trafikudbygningen sammenlignet med udbygningen af produktionen, boligerne o. s. v.

¹⁾ Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 26. oktober 1954.

ØKONOMISKE BETRAGTNINGER OMKRING DE STORE TRAFIKPROJEKTER¹⁾

AF ERIK IB SCHMIDT

DET har i de senere år svirret i pressen med store trafikprojekter: Storebæltsbro og Øresundsbro, fugleflugtslinien til Tyskland, undergrundsbane i København, elektrificering af D. S. B., nye motorveje og omkørselsveje ved de større provinsbyer o. s. v., o. s. v.

Alle disse projekter appellerer stærkt til fantasien; hvem ser ikke gerne sådanne store opgaver løst som udtryk for vor tids velstand og tekniske kunnen. Ikke mindst de store broer ville blive et monument for vor epoke, en indsats af europæisk format — og samtidig en løsning på et stadigt tilbagevendende trafikproblem.

Der opereres i disse projekter med svimlende store tal, og det kan være svært at forbinde nogen anskuelig mening dermed: 1500 mill. kr. til en Storebæltsbro og 7—800 mill. kr. til en Øresundsbro siger os ikke så meget, men fordelt over 15 år, og hurtigere kan de to broer næppe bygges, bliver det ca. 150 mill. kr. årligt. Det er kun $\frac{1}{6}$ af, hvad *forsvaret* koster os hvert år. *Motorafgifterne* indbringer årligt over 500 mill. kr. og giver for tiden staten et pænt overskud. Pengene er der altså — hvorfor ikke gå igang?

Sådan kan det jo være nærliggende at ræsonnere, og man ser ofte den slags betragtninger fremsat i den offentlige debat. Helt så simpelt er det nu ikke; jeg skal i det følgende prøve at forklare hvorfor.

2. De store trafikprojekter må for det første ses i forhold til de samlede trafikinvesteringer, og det må i denne forbindelse overvejes, om de er et nødvendigt led i den samlede trafikudvikling, eller om der er andre og mere påtrængende opgaver.

Men for det andet må trafikinvesteringerne igen ses på baggrund af *det samlede investeringsbudget*, og det må her overvejes, hvor megen vægt man tør lægge på trafikudbygningen sammenlignet med udbygningen af produktionen, boligerne o. s. v.

¹⁾ Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 26. oktober 1954.

Endelig må det samlede investeringsbudget ses som led i hele *den samfundsøkonomiske balance*, hvor hensynet til valutastilling og forbrugsudvikling melder sig.

En drøftelse af de store trafikprojekter fører således nødvendigvis ind i en diskussion af hele investeringspolitikken, og en væsentlig del af de følgende betragtninger vil handle derom.

3. Som indledning til denne drøftelse kan det være hensigtsmæssigt at begynde med nogle *facts*. Jeg skal derfor først give forskellige oversigter og talrækker, der belyser problemernes størrelsesorden og de udviklingstendenser, som hidtil har gjort sig gældende.

Først en oversigt over størrelsen af de samlede trafikinvesteringer og deres udvikling. Der meddeles tal for 1938, 1949 og 1953. Desværre er det

Tabel 1. De samlede bruttoinvesteringer i trafikken.

| Mill. kr. — årets priser | 1938 | 1949 | 1953 | prognose 1954/58 |
|---|-------|-------|-------|---------------------|
| <i>Banerne:</i> ¹⁾ | | | | |
| Nyinvesteringer..... | 28 | 74 | 100 | 200 ⁸⁾ |
| Reparationer..... | 45 | 136 | 160 | 160 |
| Ialt..... | 73 | 210 | 260 | 360 |
| <i>Veje og gader:</i> ²⁾ | 125 | 225 | 350 | 500 |
| <i>Motorkøretøjer:</i> | | | | |
| Nyinvesteringer ³⁾ | 110 | 143 | 700 | 650 |
| Reparationer ⁴⁾ | 50 | 150 | 250 | 300 |
| Ialt..... | 160 | 293 | 950 | 950 |
| <i>Havne</i> ⁵⁾ | 16 | 40 | 45 | 50 |
| <i>Skibe:</i> | | | | |
| Nyinvesteringer ⁶⁾ | 31 | 129 | 298 | (200) |
| Reparationer ⁷⁾ | 25 | 73 | 82 | 90 |
| Ialt..... | 56 | 202 | 380 | 290 |
| <i>Ialt:</i> | | | | |
| Nyinvesteringer..... | 240 | 470 | 1.310 | 1.280 |
| Reparationer..... | 190 | 500 | 675 | 870 |
| Total..... | 430 | 970 | 1.985 | 2.150 |
| do. i 1953-priser..... | 1.100 | 1.200 | 1.985 | 2.150 |

¹⁾ incl. privatbaner samt færger m. v.

²⁾ excl. kloaker o. lign. Tallene tildels skønnet.

³⁾ incl. omsætningsafgift.

⁴⁾ omfatter kun større reparationer.

⁵⁾ incl. lufthavne, men excl. fiskerihavne.

⁶⁾ produktion + import ÷ eksport. Hovedparten af nybygningerne beregnet for udenrigsfart.

⁷⁾ danske skibe på danske værfter.

⁸⁾ incl. påbegyndelse af undergrundsbane og nærtrafikens elektrificering.

vanskeligt at føre disse tal længere tilbage i tiden, men det er jo også den seneste periodes forhold, som slutninger med hensyn til fremtiden først og fremmest må bygge på.

Tallene er usikre og kan kun tages som udtryk for størrelsesforhold og tendenser. En nærmere redegørelse for, hvorledes tallene er beregnet, skal jeg iøvrigt springe over.

Der er i de senere år sket en voldsom stigning i trafikinvesteringerne, jfr. tabel 1. Selv om prisopregningen for 1938 er særdeles usikker, tør man sige med stor sandsynlighed, at vi nu ligger på et væsentligt højere niveau end før krigen.

Det er naturligtvis subjektivt, hvorledes man vurderer sådanne tal, men jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg selv under arbejdet med disse ting er blevet overrasket over, hvor stærk stigningstakten i trafikinvesteringerne er, og hvor stor en del af vore ressourcer der beslaglægges herigennem.

Man vil lægge mærke til, at stigningen vedrører samtlige hovedgrupper af trafikinvesteringer, men *stigningen har klart været stærkest for motor-køretøjernes vedkommende*. Vi ved allerede, at niveauet i indeværende år vil blive væsentligt over 1953-tallene.

Jeg skal senere vende tilbage til tallene for femåret 1954/58.

Iøvrigt skal fremhæves, at oversigten ikke er fuldstændig. Der er f. eks. ikke medtaget investeringer i *flyvemaskiner* og ej heller i *garager, tanksteder og bilreparationsværksteder* o. s. v., som nok med rette kunne henføres til trafikinvesteringerne. For hver bil, hvormed vognparken forøges, må påregnes en udgift på mindst et par tusinde kroner til garage. Det bliver hurtigt til mere end 50 mill. kr. årlig.

4. I den følgende oversigt er investeringerne i motorkøretøjer delt op på undergrupper; endvidere er her anført tal for, hvad der er betalt i omsætningsafgift, således at man dels kan se, hvor store beløb der privatøkonomisk set er anvendt til udvidelse af motorvognparken, dels hvad den samfundsøkonomiske omkostning er; afgiftsbeløbene kan jo næppe anses

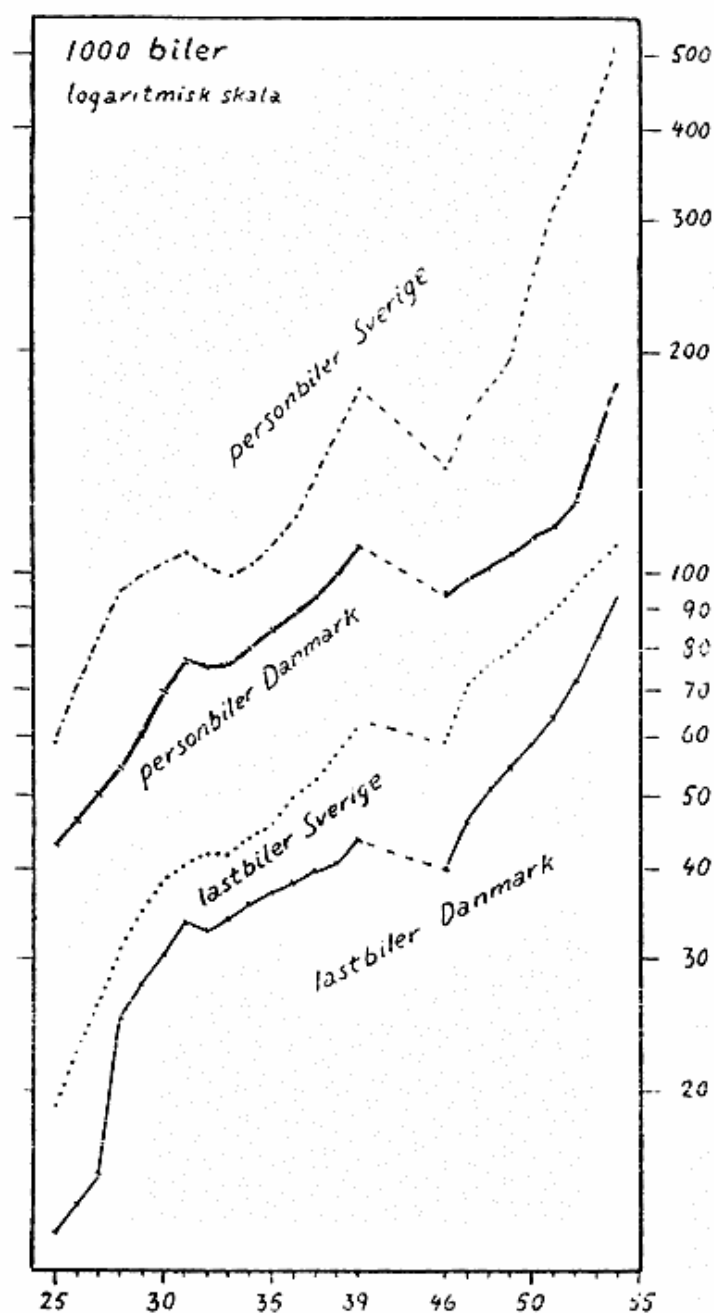
Tabel 2. Investeringer i motorkøretøjer.

| Mill. kr. — årets priser | 1938 | 1949 | 1953 |
|--|------|------|------|
| Personbiler..... | 61 | 40 | 250 |
| Rutebiler og drosker..... | 5 | 22 | 40 |
| Motorcykler ¹⁾ | 5 | 6 | 74 |
| Personbefordring..... | 71 | 68 | 364 |
| Vare- og lastbiler ²⁾ | 25 | 53 | 183 |
| Forskellige afgiftsfri..... | 2 | 8 | 14 |
| Ialt nyanskaffelser..... | 98 | 129 | 561 |
| Omsætningsafgift | 12 | 14 | 139 |
| Total investering ³⁾ | 110 | 143 | 700 |

1) incl. sidevogne.

2) incl. påhængsvogne.

3) excl. dollarpræmier.



for nogen samfundsøkonomisk belastning på samme måde som de øvrige investeringsudgifter. Dollarpræmiebeløbene indgår ikke i tallene.

Før krigen udgjorde *anskaffelsen af personbiler* langt over halvdelen af den samlede investering i motorkøretøjer. I 1949 var den nede på omkring en trediedel, medens tilgangen af erhvervskøretøjer: rutebiler, drosker og vare- og lastbiler dominerede. I 1952, hvor *lastbilimporten* blev givet fri, nåede investeringen i vare og lastbiler op på små 200 mill. kr., men gik igen noget ned i 1953, hvor stigningen i personbilimporten satte ind, efter at man i foråret var gået over til fri import under dollarpræmieordningen.

Tallene for 1954 vil for samtlige kategorier ligge langt højere end 1953-tallene, og vi når i år op på *en samlet investering i ny motorkøretøjer på op imod 1 milliard kroner*, hvoraf omkring 300 mill. til told, omsætningsafgift og dollarpræmie. Heroverfor tager det samlede boligbyggeri med godt 800 mill. kr. sig jo ret beskedent ud.

Det er svært at forestille sig, at vi skulle kunne få råd til denne investeringstakt fremover — men der er næppe udsigt til, at vi kommer ned på væsentligt lavere niveau. De svenske erfaringer, som er anført på billedet, peger i retning af at der fortsat er et meget betydeligt udækket behov. Svenskerne har som bekendt i år helt sløffet omsætningsafgiften, et så radikalt skridt er der næppe fare for, at nogen her i landet tør tage foreløbig. Iøvrigt vil man se, at udviklingen i Sverige og Danmark hidtil er forløbet på ret ensartet måde.

I Danmark er stigningstakten for lastbilerne øget efter krigen, og fremgangen ville blive betydeligt større, hvis man målte lastbilparken efter lastevnen, som er øget langt stærkere end antallet. Jeg skal senere vende tilbage til dette forhold, men vil gerne straks slå fast, at spørgsmålet om biltrafikens fremtidige udvikling — og dermed også vejjudgifterne, broprojekternes fremtid o. s. v. — i meget høj grad står for mig som et spørgsmål om lastbiltrafikens udvikling. Man må regne med lastbiltrafik som en væsentlig faktor i den fremtidige erhvervsudvikling.

5. For herefter at sætte trafikinvesteringerne ind i en større sammenhæng har jeg i næste tabel givet en oversigt over de samlede investeringer delt op på nogle få hovedgrupper.

Om tal-tekniken skal jeg kun gøre den bemærkning, at tallene her afviger noget fra dem, Det statistiske Departement offentliggør. Specielt plejer man at henregne en betydelig del af personbilinvesteringerne direkte til forbruget, hvorfor de her anførte tal giver et større samlet investeringsomfang.

Det fremgår af denne oversigt, at de faste bruttoinvesteringer i dag udgør en noget større del af bruttonationalproduktet end før krigen, og der er også en stigning sammenlignet med 1949. I det store og hele er trafikinvesteringerne ikke steget nævneværdigt mere end de øvrige nyinvesteringer, når 1938 tages som udgangspunkt; der er for de fleste grupper rundt regnet tale om en femdobling af tallene. Dog ligger velfærdsinvesteringerne lidt lavere og investeringerne i offentlige værker noget højere nu.

Sammenlignet med 1949 er trafikinvesteringerne derimod steget langt hurtigere end de øvrige grupper, og ud fra de foreliggende oplysninger er denne tendens fortsat i 1954. Stigningen i trafikinvesteringerne svarer herefter for nærværd halvdelen af den samlede stigning i nyinvesteringerne

Tabel 3. De samlede faste bruttoinvesteringer.

| Mill. kr. — årets priser | 1938 | 1949 | 1953 |
|--|-------|-------|-------|
| <i>Nyinvesteringer i:</i> | | | |
| Private erhverv ¹⁾ | 400 | 1.475 | 2.000 |
| Trafikken ²⁾ | 240 | 470 | 1.300 |
| Offentlige værker m. v. ³⁾ | 75 | 295 | 465 |
| Offentlige velfærdsinvesteringer ⁴⁾ | 65 | 105 | 285 |
| Boligbyggeri ⁵⁾ | 160 | 505 | 800 |
| Ialt..... | 940 | 2.850 | 4.850 |
| Trafikinvesteringer i pct. heraf..... | 25 | 17 | 27 |
| <i>Vedligeholdelse og reparationer:</i> | | | |
| Trafikken..... | 190 | 500 | 675 |
| Iøvrigt ⁶⁾ | 320 | 1.050 | 1.475 |
| Ialt..... | 510 | 1.550 | 2.150 |
| Trafikinvesteringer i pct. heraf..... | 37 | 32 | 31 |
| <i>Total</i> | 1.450 | 4.400 | 7.000 |
| i pct. af bruttonationalproduktet..... | 19 | 21 | 24 |

1) Heraf hovedparten maskiner, inventar o. s. v. Investeringer i biler, skibe m. v. er ikke medregnet her.

2) Både private og offentlige investeringer.

3) El-, gas- og vandværker, kloakanlæg, telefon, telegraf, post, kystsikring, fiskerihavne.

4) Skoler, hospitaler, offentlig forsorg, politi og fængsler, administrationsbygninger (forsvarets bygge- og anlægsvirksomhed er ikke medregnet, henføres til offentligt forbrug).

5) Privat og offentligt finansieret.

6) Den langt overvejende del er vedligeholdelse af bygninger og faste anlæg.

siden 1949, og man må da sige, at trafikinvesteringernes vækst har været en af de dominerende faktorer i de sidste års økonomiske udvikling her i landet.

Jeg skal i det følgende først gøre nogle bemærkninger om udviklingstendenserne for de forskellige investeringer, derefter drøfte retningslinier for investeringspolitikken for til slut at vende tilbage til trafikproblemerne.

Investeringsbehovet i de kommende år.

6. Der foreligger ifølge sagens natur ikke nogen viden om, hvorledes investeringerne vil udvikle sig i de kommende år. Men man har dog en række holdepunkter for skøn over, hvorledes *investeringsbehovet* vil være på de forskellige områder. Jeg skal her kort ridse et par hovedlinier op.

For den første og største gruppe investeringer er det uhyre vanskeligt at opstille en prognose. Det er den mest uensartede gruppe, og *erhvervenes investeringer* er stærkt afhængig af konjunkturerne og kan svinge op og ned efter prisforventninger og de økonomiske udsigter iøvrigt.

En ting kan imidlertid siges med stor sikkerhed, at det vil være i høj grad ønskeligt for hele samfundet, om udviklingen kan forme sig således.

at erhvervsinvesteringerne kan fortsætte den stigende linie. Store dele af erhvervslivet har i år arbejdet med høj kapacitetsudnyttelse, og yderligere væsentlig produktionsfremgang vil antagelig kun være mulig ved stærk udbygning af produktionsapparatet. To synspunkter må fremhæves i denne sammenhæng:

- a) Nødvendigheden af at holde trit med den tekniske udvikling i udlandet vil i forbindelse med *befolkningens ønsker om højere levestandard* nødvendiggøre effektivisering af bestående anlæg og udbygning af kapaciteten. Specielt gælder dette eksportindustrierne, hvis fortsatte vækst er grundlag for al anden fremgang.
- b) *De store årganges indpasning på arbejdsmarkedet* vil, navnlig i perioden 1956—1962, stille ekstraordinært store krav om udvidelse af antallet af arbejdspladser. Dette problem kan vel midlertidigt omgås ved en nedskæring af arbejdstiden og levedoden, men der er næppe nogen, der ønsker at betrede denne vej, før alle andre muligheder har været forsøgt.

For nærværende formål vil det ikke være nødvendigt at gå ind på nærmere overvejelser over, hvilke områder af erhvervslivet, ekspansionen skal ske i, og hvorledes de store finansieringsopgaver, der ligger her, skal løses.

7. *Trafikinvesteringerne* springer jeg i første omgang over, idet jeg foreløbig kun skal bemærke, at man må regne med en tendens til stærk ekspansion i de kommende år både i landtrafiken og lufttrafiken. Heraf følger et voksende investeringsbehov. I tabel 1 er anført skøn for femåret 1954/58.

8. Om *det offentlige investeringer i værkerne og anden produktiv virksomhed* kan siges det samme som om investeringerne i erhvervene. Som følge af disse udgifters store betydning for hele produktionsudviklingen har man i de forløbne år kun vist moderat tilbageholdenhed på dette felt. Alligevel er man på flere punkter bagud i forhold til udviklingen, og de oplysninger, der foreligger fra styrelserne, tyder på, at der i de førstkommande 10 år snarest må regnes med fortsat stigning. Hvad der ligger derudover står foreløbig hen i det uvisse, men der er stor sandsynlighed for, at den fortsatte industrialisering og byudvikling vil kræve meget omfattende investeringer på disse felter.

9. Den anden hovedgruppe af offentlige investeringer har jeg sammenfattet under betegnelsen *velfærdsinvesteringer*. De investeringsønsker, der foreligger vedrørende skoler, læresteder, sygehuse, sindssygehospitalet o. s. v. går langt ud over omfanget af det hidtidige byggeri på disse felter. Der er her tale om investeringsopgaver, hvis løsning ikke blot er et naturligt

led i den almindelige velstandsstigning, men som også indirekte har relation til erhvervenes konkurrenceevne. Jeg tænker her især på al slags uddannelse og forskning. — Ikke desto mindre må man nok indstille sig på, at der fortsat udvises tilbageholdenhed over for disse investeringer.

10. Den sidste gruppe er *boligbyggeriet*, som af flere grunde har stået i forgrunden i de senere års offentlige debat vedrørende investeringspolitikken. Man vil se, at boligbyggeriet ikke udgør nogen dominerende del af de samlede investeringer og ikke er steget stærkere end de øvrige grupper. Sammenlignet med vore nabolandes er det danske boligbyggeri ikke af noget imponerende omfang.

Svarende til befolkningstilvæksten skulle der i de kommende 10 år bygges ca. 15.000 ny boliger årligt. Hertil kommer, at der i øjeblikket er en meget betydelig udækket efterspørgsel, og endelig ville det være ønskeligt, om man kunne komme op på en sanering på 4—5000 boliger årlig. Saneringskommissionens sekretariat, der har gennemgået hele dette område, regner med, at der ialt bør saneres 70.000 boliger, hvoraf de 30.000 i landdistrikterne, medens et tilsvarende antal ældre boliger bør underkastes gennemgribende reparation.

Jeg vil i denne forbindelse fremhæve, at saneringen er mere end en socialpolitisk og boligpolitisk opgave. Vi har i de gamle bykvarterer et stort antal indeklemte og underudviklede erhvervsvirksomheder: håndværk og småindustri placeret i kælderlokaler eller baggårdsejendomme med elendige arbejdsforhold og dårlige tilkørselsforhold. Disse virksomheder mangler udvidelsesmulighed, og lokalerne vanskeliggør rationalisering af produktionen. Saneringen af disse områder og indretning af moderne værkstedsbygninger eller »industrihuse« har således i høj grad betydning for produktivitetsudviklingen.

Ønskemålet for de kommende års boligbyggeri ligger betydeligt over de godt 800 mill. kr., investeringerne har været de sidste par år — og der er ingen tvivl om, at der bag disse ønsker står et betydeligt politisk pres.

Det bør dog ved enhver diskussion om boligbyggeriet understreges, at man ikke kan tale om bolig efterspørgsel og boligmangel uden at omtale *huslejeniveauet*.

Som bekendt ligger den husleje, de $\frac{4}{5}$ af befolkningen i dag betaler, kun 20—30 pct. over førkrigslejen, medens pengeindkomsterne gennemgående er steget med omkring 175 pct. Som følge heraf er befolkningens bolig efterspørgsel forøget ganske betydeligt. Det er umuligt at drive folk ud af gamle lejligheder, selv om familien er skrumpet ind, og der stilles krav om billiggørelse af de nye lejligheder gennem enorme statstilskud.

En løsning af socialpolitiske opgaver gennem indgreb i prisdannelsen er som regel uheldig, fordi det medfører dårlig økonomi. Særlig ulykke-

ligt kan det imidlertid blive, når det drejer sig om forbrug, hvor en stigning stiller så høje investeringskrav som boligforbruget. Antallet af lejligheder i forhold til befolkningstallet vil være næsten uændret over en meget lang årrække, uanset om boligbyggeriet forceres stærkt, og det, man opnår ved at holde huslejen på et alt for lavt niveau, er ikke at skaffe folk bedre boliger, men at skabe boligmangel — og en stadig stigende statsudgift til boligsubsidier.

Hvis folk blot kunne forstå, at lav husleje er ensbetydende med høje skatter, og at omvendt højere husleje ville muliggøre lavere skatter, ville det måske lade sig gøre at føre en bedre politik på dette felt. Men selvfølgelig forstår folk ikke dette, når politikerne forsømmer at fortælle dem det. — Der må dog i dag være mere social retfærdighed i at begrænse folks købekraft gennem en huslejeafgift end gennem nogen anden skatteforhøjelse; de folk, der bor til førkrigsleje, har i højere grad end andre haft råd til at udvide deres øvrige forbrug.

Bestræbelserne på at højne befolkningens boligstandard er en meget væsentlig side i det sociale fremskridt, og resultater på dette felt kræver utvivlsomt offentlig indgriben og finansieringsbistand. Men den sørgelige sandhed i dag er jo den, at udviklingen har formet sig sådan, at det offentlige er blevet belastet med meget store tilskudsforpligtelser, uden at vi har fået boligproblemet løst. Bevægeligheden på arbejdsmarkedet hæmmes stadig af vanskelighederne ved at flytte, og unge mennesker har fortsat de største besværligheder ved at stifte eget hjem.

11. Summen af disse bemærkninger bliver, at vi står over for vældige investeringskrav i de kommende år. Hvis nogen har troet, at det var noget forbigående, at vi i den første efterkrigsperiode havde et stort investeringsbehov, og at det var specielt knyttet til genopbygningsopgaverne efter krigen, må de altså revidere deres opfattelse.

Bemærkninger om investeringspolitikken.

12. Naturligvis er det i sidste instans *et politisk spørgsmål*, om man vil søge at imødekomme de store investeringsbehov og løse de opgaver, der foreligger, eller om man vil foretrække at lade stå til og lade folk forbruge en så stor del af deres indkomst, at der ikke bliver råd til investeringerne. Jeg skal ikke gå nærmere ind på hele denne politiske problemstilling, som enhver må tage stilling til efter sit temperament; men jeg vil dog fremhæve, at man i dag fra alle sider udtaler, at *den private opsparing er for lav*. Dette må vel forstås derhen, at der er enighed om, at investeringerne bør være større end det, folk af egen fri tilbøjelighed vil spare op til, hvorfor det offentlige må gribe ind og søge at holde igen på forbruget og sætte den samlede opsparing i vejret.

Hvordan det nu end forholder sig hermed, så er det næppe realistisk at regne med, at det i de kommende år vil blive muligt at imødekomme de forskellige investeringsbehov fuldt ud. Det er sandsynligt, at der fortsat — ligesom i øjeblikket — vil være betydelig afstand mellem det investeringsomfang, som det ud fra en langtidsbetragtning vil være ønskeligt at nå, og det, der politisk-økonomisk er realisabelt.

Heraf følger nødvendigheden af at føre *en selektiv investeringspolitik*, hvor man inden for de begrænsede muligheder søger at fremme de investeringer mest muligt, som har højst økonomisk og politisk prioritet, medens mindre vigtige investeringer begrænses eller udskydes til bedre tider.

13. Nogle ville måske hertil sige, at de investeringer bør nyde fremme, som kan skaffe sig den nødvendige kapital og betale den gældende markedsrente.

Jeg skal ikke gå nærmere ind på dette store problem, men kun anføre, at denne betragtning i hvert fald ikke slår til over for de her diskuterede spørgsmål. Kun en del af de samlede investeringer finansieres over kapitalmarkedet, idet meget store grupper af investeringer er afhængige af offentlige bevillinger; det gælder statens og kommunernes egne anlæg, og det gælder alle de private investeringer, hvortil det offentlige yder lån eller tilskud eller garantier eller andre begunstigelser.

Og navnlig gælder det hovedparten af trafikinvesteringerne, at deres finansiering beror på offentlige bevillinger.

Som eksempel i modsat retning har været anført, at ingeniørfirmaernes projekt til en *fast motorvejsforbindelse København—Malmø* kunne gennemføres som et rent privat-økonomisk foretagende, hvor renter og afdrag på den investerede kapital skulle tilvejebringes ved en broafgift. Det faktiske forhold er imidlertid, at ingeniørfirmaerne og deres bankforbindelser ikke har ment at kunne binde an med denne opgave, uden at staten ville indtræde i det mindste som garant over for kreditorerne. Heraf følger igen, at staten ud fra mere alment økonomisk-politiske overvejelser må tage stilling til, om og hvornår dette projekt bør nyde fremme. Det er bl. a. derfor, man har nedsat et »Øresundsudvalg«, og det er derfor, vi der undersøger, hvad der samfundsøkonomisk taler for og mod dette projekt sammenlignet med en række andre opgaver, som kræver offentlig bistand.

14. Spørgsmålet bliver da, hvilke overvejelser staten bør lade sig lede af ved udformningen af en prioritetsliste for investeringerne.

Herom må jeg for det første gøre den bemærkning, at afvejningen af investeringsopgavernes vigtighed i høj grad må tage hensyn til de skiftende økonomiske forhold. Man kan ikke een gang for alle fastlægge en rangfølge for, hvad der er vigtigst.

Under de for dansk økonomi gældende særlige vilkår vil det vist dog ligge temmelig fast under skiftende konjunkturforskeligheder, at vi må tage afgørende hensyn til de forskellige *investeringers valutavirkning*. Vi har jo en nok som bekendt tendens til at have betalingsbalancevanskeligheder både i opgangstider og i nedgangstider.

Baggrunden for valutavanskelighederne kan imidlertid variere, og specielt kan *situationen på arbejdsmarkedet* svinge, således at investeringspolitikken må tilpasses derefter. I perioder med større arbejdsløshed vil der være en særlig baggrund for at søge beskæftigelsesstimulerende investeringer fremmet, medens man på andre tidspunkter ved øget indenlandsk investeringsvirksomhed kan stramme stillingen på arbejdsmarkedet, så man derved bringer eksportproduktionen i fare. Det har vi set eksempler på det sidste halve år. Det vil her som regel snarere dreje sig om investeringernes virkning for specielle kategorier af arbejdskraft end om de generelle virkninger på arbejdsmarkedet. Er der fuld beskæftigelse i metalindustrien, vil det f. eks. være en dårlig idé at starte store broprojekter, som i høj grad vil lægge beslag på smede og svejsere, som burde forbeholdes skibsværfter og eksportindustrien iøvrigt.

15. *Hensynet til de generelle virkninger på betalingsbalancen* er et afgørende hensyn ved den nærmere udformning af investeringspolitikken. Jeg skal derfor gå noget nærmere ind på det og illustrere forholdet med et par eksempler:

Udgangspunktet kan tages i den kendsgerning, at der til enhver investering her i landet direkte medgår større eller mindre beløb i udenlandsk valuta til køb af råstoffer, maskiner o. lign. Det kan man kalde den *primære valutaeffekt*.

Hertil kommer imidlertid -- og det er man ofte tilbøjelig til at overse -- at investeringsudgiften vil sætte en indkomst- og forbrugsstigning igang, som nødvendigvis i næste led også vil belaste betalingsbalancen, medmindre den neutraliseres ved øget privat eller offentlig opsparing. Det kan man kalde den *sekundære valutaeffekt*.

Det er nemt at indse, at desto mindre den primære valutaeffekt er, jo større mulighed er der for såvel beskæftigelseseffekten som for den sekundære valutaeffekt. Man kan derfor ikke uden videre på forhånd sige, om en investering medfører stor eller lille belastning af betalingsbalancen. Den samlede virkning vil især bero på, hvorledes investeringerne finansieres, og hvad den anvendte arbejdskraft eventuelt ellers ville være blevet anvendt til. Under høj beskæftigelsesgrad vil udvidelse af indenlandske investeringer i maskiner og skibe o. lign. meget vel kunne føre til en samlet valutarisk belastning på mere end 100 pct. af det investerede beløb, fordi eksporten hæmmes.

I relation til trafikinvesteringerne er det vigtigt at understrege den betydning, de sekundære valutaeffekter har. Ud fra en mere umiddelbar betragtning vil man vel nok være tilbøjelig til at gå ud fra, at en udvidelse af antallet af *personbiler* her i landet vil belaste betalingsbalancen langt stærkere end en forøgelse af udgifterne til *vejanlæg, broer* o. s. v. Lidt overvejelser herover vil vise, at det kan forholde sig modsat:

En udvidelse af investeringen i *personbiler* på f. eks. 100 mill. kr. vil stort set have en primær effekt på valutastillingen på ca. 33 mill. kr., medens ca. 50 mill. kr. vil indgå som told- og omsætningsafgift i statskassen og som dollarpræmiebeløb i nationalbanken. På kort sigt kan man gå ud fra, at en stigning i afgiftsprovenuet vil føre til tilsvarende forøgelse af overskuddet på statsbudgettet. Er det tilfældet, vil de sekundære valutavirkninger næppe blive ret store. Den samlede valutabelastning, når der købes for 100 mill. kr. ny *personbiler*, bliver da næppe stort mere end 35—40 mill. kr.

Udvides derimod investeringerne i *vejanlæg* med 100 mill. kr., vil den primære valutaeffekt næppe blive så stor. Her kan det imidlertid på kort sigt meget vel tænkes, at udvidelsen af vejjudgifterne fører til en nedgang i overskuddet på statsbudgettet, og den sekundære valutaeffekt kan da — ligesom beskæftigelseseffekten — blive betydelig, måske 50—60 mill. kr.

Ræsonnementet er klart betinget af visse forudsætninger vedrørende den statsfinansielle reaktion og derigennem knyttet til en korttidsbetragtning, d. v. s. 1—2 år. På noget længere sigt vil det være mere rimeligt at antage, at en fortsat udvidelse af vejjudgifterne politisk vil blive søgt opvejet af øgede indtægter, og at en fortsat stigning i omsætningsafgiftens provenue vil føre enten til større vejjudgifter eller nedsættelse af andre skatter eller afgifter. Mest naturligt er det måske at antage, at den øgede bilimport og de øgede *vejanlæg* vil gå hånd i hånd, og *statsfinansielt kan disse to ting* da neutralisere hinanden.

Under disse forudsætninger kan en forøgelse af bilanskaffelserne med f. eks. 200 mill. kr. og en samtidig forøgelse af vejjudgifterne med 100 mill. kr., altså en samlet investeringsforøgelse på 300 mill. kr. måske føre til en belastning af betalingsbalancen på 100—130 mill. kr., hvilket næppe er så meget mere end ved det marginale forbrug ved høj beskæftigelse. Dette hænger sammen med det høje skatteelement i *personbilerne*. Blev bilafgifterne nedsat, ville den valutariske belastning blive væsentligt større, medmindre man søgte den modvirket ved generelle skatter, hvilket må forekomme de fleste ret urimeligt.

16. Indtil nu har jeg alene talt om den negative valutaeffekt, som fremkommer, så længe investeringsvirksomheden pågår. Fra det øjeblik, investeringen er afsluttet, og investeringsobjektet indgår i produktionen eller på anden måde tages i brug, opstår en anden situation.

Er der f. eks. tale om oprettelse eller udvidelse af en eksportvirksomhed, skulle der fremkomme et årligt nettovalutaoverskud, når virksomheden er kommet igang, og i alle de år den arbejder. I løbet af nogle år vil dette nettovalutaoverskud summere op til et større beløb end den samlede negative valutaeffekt, selve investeringen medførte. Jo færre år det tager at nå balance, jo mere fordelagtig er investeringen set fra et valutapolitisk synspunkt: de investeringer, der hurtigst skaffer dækning for den belastning af valutastillingen, de har medført, bør derfor her i landet have høj prioritet i investeringspolitikken.

Lad mig til illustration nævne investering i *hoteller*. Efter de oplysninger, der foreligger fra sagkyndig side, koster hotelbyggeri i dag stort set 25.000 kr. for hver hotelseng. Ifølge turistforeningens skøn vil der kunne påregnes en årlig bruttovalutaindtægt på 15.000 kr. for hver ekstra hotelseng. Selv om bruttotallet skal reduceres noget for at nå til nettoresultatet, vil man se, at *investering i hoteller, sålænge vi har den nuværende hotelmangel, skaber valutaoverskud på i hvert fald mindre end 2 år*. Der findes næppe noget andet område, hvor man valutapolitisk set kan opnå bedre resultater — det skulle da lige være *luftfarten*, som også er en meget stor valuta-indtjener. Det vil derfor indtil videre være god økonomisk politik at favorisere hotelbyggeri. — Jeg ved meget vel, at mange finder det ovenud forargeligt, at staten »understøtter luksushoteller for velbeslåede udenlandske turister«. Det er nu engang den slags irrationelle betragtninger, man må slås med i bestræbelserne på at føre en fornuftig økonomisk politik.

Den gunstige valutavirkning af en investering er naturligvis ikke knyttet alene til eksportvirksomheder, turistvirksomheder, luftfart og skibsfart o. lign. Også investeringer i ren hjemmemarkedsproduktion kan have en positiv valutaeffekt, nemlig i det omfang vi derved spares for en import, som ellers ville have fundet sted.

Et aktuelt eksempel hentet fra trafikinvesteringerne er den verserende sag om køb af *diesellokomotiver i Sverige*. Statsbanernes eksperter har beregnet, at hvert diesellokomotiv, der indsættes i driften, vil medføre en årlig valutabesparelse på mindst 200.000 kr., og for de først anskaffede et væsentligt større beløb, hvortil kommer forskellige andre driftsbesparelser. Under visse forudsætninger kan diesellokomotiverne erhverves til en samlet pris på 1,5 mill. kr., hvoraf måske 1,2 mill. kr. vil belaste betalingsbalancen. Valutarisk set vil balance således kunne nås på 4—5 år, hvilket må anses for et fint resultat. Her foreligger altså et eksempel på en trafikinvestering, som i første omgang medfører en betydelig valutaudgift, men som alligevel ud fra valutapolitiske synspunkter må gives meget høj prioritet. At det ikke er nogen lille opgave, det drejer sig om, fremgår deraf, at $\frac{2}{3}$ af statsbanernes park af damplokomotiver har haft 50 års jubilæum, og det antages fra sagkyndig side, at et damplokomotiv er uøkonomisk, når det har passeret de 30 år. Ialt skulle der være behov

for et par hundrede ny lokomotiver til erstatning for de udtjente, altså en investering på 2—300 mill. kr.

Jeg har nu nævnt eksempler på investeringer, som gav valutaoverskud i løbet af en kortere eller længere årrække *enten* derved, at de direkte førte til øget valutaindtjening *eller* derved, at de direkte medførte valutabesparelser. I alle disse tilfælde er det forholdsvis enkelt at vurdere investeringernes valutapolitiske betydning. Langt mere kompliceret bliver det, når man skal vurdere valutavirkningerne af de øvrige investeringer.

Det er således vanskeligt at se en positiv sammenhæng mellem *boligbyggeriet* og betalingsbalancen, omend det kan siges, at høj boligstandard og bevægelighed på boligmarkedet er af betydning for produktiviteten og derigennem på lang sigt også for valutaindtjeningen. Det sikre er imidlertid, at udvidede investeringer i boliger, skoler, hospitaler, forsamlingshuse o. s. v. på kortere sigt belaster betalingsbalancen, såfremt der ikke samtidigt opkræves tilsvarende mere i skatter. Disse investeringers prioritet i investeringsbudgettet må derfor begrundes på trods af betalingsbalancehensynet. Det må i høj grad bero på *et politisk skøn*, hvor store beløb der årligt kan anvendes til de forskellige velfærdsprægede investeringer, og det bliver under høj beskæftigelse igen et skøn over, hvor meget skatterne kan sættes i vejret.

I ikke ringe grad må tilsvarende betragtninger også gælde trafikvæsenets udbygning. Men der er dog en langt klarere sammenhæng mellem trafikudvikling og erhvervsudvikling, som må give i hvert fald en del af trafikinvesteringerne højere prioritet end velfærdsinvesteringerne. Jeg skal i det følgende gå nærmere ind herpå.

Trafikinvesteringer og trafikpolitik.

17. Jeg tror, det er vigtigt at siå fast, at den voksende trafik er et led i den industrielle udvikling; det ville simpelthen være utænkeligt, at vi skulle kunne fortsætte den meget stærke industrialisering, som for tiden er igang her i landet og i hele Vesteuropa uden at udbygge vort trafikvæsen i passende takt.

Danmarks høje økonomiske standard har altid beroet på, at vi på billig måde kunne hjemtage og fordele udenlandske råvarer til de danske virksomheder, og at vore eksportvarer fik billig transport til afskibningshavnene og derfra hurtig, sikker og billig befording til aftagerlandene. Skibsfarten og jernbanerne var gennem et par generationer ryggraden i dette samkvem med udlandet såvel som i den indre industrialiseringsproces, og i tiden fra 70'erne til første verdenskrig var udviklingen af jernbanelinjen og handelsflåden en ganske betydelig ekspansionsfaktor i vor økonomi. I løbet af 30'erne og navnlig i de seneste år har bilerne vundet frem til den førende plads i den indenlandske varetransport, og der er for mig ingen tvivl om, at de vil blive det afgørende led i trafiksystemet fremover.

Men hvad enten nu banerne eller bilerne marcherer hurtigst, tror jeg det står fast, at forudsætningen for skabelsen af ny industricentre og ny industrier, og først og fremmest forudsætningen for større specialisering og bedre arbejdsdeling mellem virksomhederne, er et mere effektivt transportsystem.

Man vil forstå, at det, jeg her har i tankerne, først og fremmest er godstransporten, altså for bilernes vedkommende *lastbil- og varevognstrafikken*. Jeg har indtryk af, at man i mange diskussioner om biler og veje er tilbøjelig til at stirre sig blind på de mange personbiler. Lastbilernes trafikpræstation er en langt mere betydningsfuld faktor, og udbygningen af gader og veje ville simpelthen være nødvendig af hensyn til lastbiltrafikken, selv om personbiltrafikken blev underkastet de strengeste restriktioner. Derfor vil det heller ikke være forsvarligt blot at sige nej til vej- og broanlæg ud fra den betragtning, at efterhånden som vejene og gaderne bliver overfyldt, formindskes folks lyst til at køre bil.

18. Ved en nøgtern betragtning må vist iøvrigt erkendes, at en stor del af persontrafikken — men selv sagt langt fra den hele — er et led i produktionen. Bag den øvrige del af personbiltrafikken, som *ikke* er direkte erhvervspræget, ligger imidlertid et så stærkt behov, at jeg ikke ser nogen grund til ikke også at anerkende det som en faktor, der må tages visse hensyn til i den økonomiske politik.

Vi bekender os her i landet til det fri forbrugsvalg, og det princip bør også udstrækkes til »bilismen«, naturligvis med skyldig hensyntagen til vort permanente betalingsbalanceproblem. Når forholdet faktisk er det, at der er folk, som hellere vil bo dårligt og have bil end bo godt uden bil, og at disse folk vil betale en betydelig overpris for bilen, så kan det ikke være rigtigt at give boliger eller andet forbrug en ubetinget prioritet frem for biler.

Problemet vedrørende personbilerne synes derfor navnlig at bestå i at *bevare et passende højt skatteelement i personbilkørslen*. Hvad der er »passende højt«, er naturligvis i sidste instans et politisk spørgsmål, men et afgørende hensyn må være, at personbiltrafikens vækst ikke medfører en uoverkommelig valutarisk belastning *dels* direkte ved bilimporten, *dels* gennem det løbende forbrug af benzin, gummi og reservedæk og *dels* gennem de afledte krav om vejanlæg, brobygning, garager og parkeringspladser o. s. v.

19. Til belysning af de kommende års investeringsbehov i trafikken er i tabel I anført skøn for femåret 1954/58. Disse tal viser både meget stærk stigning for vejgiffter og for statsbanernes investeringer.

Jeg kan oplyse, at statsbanernes opstilling forudsætter påbegyndelse af undergrundsbanen i København samt af S-togforbindelserne langs Køgebugt

og til Lundtofte m. v., ligesom der er forudsat fremskyndelse af udskiftning af forældet materiel. Derimod er der ikke afsat beløb til de store broer.

Tallet for vejinvesteringerne bygger på forholdsvis moderate forudsætninger om væksten i bilparken og er iøvrigt udtryk for, hvad de sagkyndige på vejvæsenets område anser for nødvendigt ud fra disse forudsætninger. Beløbene skulle muliggøre en passende udbygning af motorvejsystemet og forudsætter påbegyndelse af de store gadereguleringer i København, som er skitserede i den af stadsingeniøren udarbejdede *generalplan*.

Iøvrigt skal jeg understrege, at der er tale om helt foreløbige skøn, som kun skal tjene til illustration af tendensen i udviklingen.

Det er uhyre vanskeligt at bedømme nødvendigheden af alle disse investeringer. Det er som allerede omtalt givet, at trafikken vil vokse betydeligt fremover, men der savnes *en generel trafikprognose*. Der arbejdes i øjeblikket med disse spørgsmål rundt omkring, bl. a. i Storebæltskommissionens sekretariat og i udvalget vedrørende Øresundsbroen, ligesom naturligvis statsbanernes ledelse og vejdirektoratet hver for sig er inde på overvejelser herover. Man har imidlertid indtryk af, at de planer, der lægges vedrørende banerne, og de dispositioner, der træffes vedrørende bilimport og vejanlæg, ikke er så godt koordineret, som de burde være.

Det er klart, at et af hovedproblemerne ved tilrettelægnngen af et investeringsprogram for trafikken netop er spørgsmålet: *baner eller biler?* Et andet mere specielt spørgsmål er: *broer eller færger?*

20. Vedrørende det sidste skal jeg kun anføre den i og for sig selvfølgelig betragtning, at alternativet til de *store broprojekter* jo ikke kan være, at man ikke foretager sig noget overhovedet. Mener man det ikke overkommeligt at bygge broer, er det givet, at man må udbygge færgeforbindelserne, og dette kan også blive en meget bekostelig affære. Ved Storebælt er man nu allerede igang med den nye færgerute, og det skulle ikke undre mig, om den snebold, der her er sat igang, vil rulle hurtigt i de kommende år. Spørgsmålet vedrørende broerne er derfor ikke så meget, om vi skal have dem eller ikke, men om hvorlænge det vil vare, før trafikken er blevet så stor, at det er bedre økonomi at bygge fast forbindelse. Jeg skal vel vogte mig for at fremsætte nogen spådom herom — men vil fremhæve, at sålænge det ligger tungt med vor valutastilling, kan det alene af den grund være rigtigt at skyde de meget omfattende projekter længere ud i fremtiden, end man ellers ville finde økonomisk berettiget. Iøvrigt kan der nok udrettes adskilligt endnu med hensyn til modernisering af principperne for færgeoverfart her i landet.

21. Vedrørende spørgsmålet *baner kontra biler* viser de seneste års udvikling klart, at bilerne vinder terræn på bekostning af banerne. Det

samlede banenet her i landet er således reduceret med 500 km siden 1929, medens det samlede vej og gadenet i samme tid er forøget med over 3.000 km (jfr. tabel 4) — samtidigt med at vejenes bredde og kvalitet er forbedret ganske væsentligt.

Tabel 4. Længden af baner og veje m. v.

| km | 1918 | 1929 | 1939 | 1954 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|
| DSB..... | 2100 | 2510 | 2390 | 2640 |
| Privatbaner..... | 2070 | 2730 | 2520 | 2100 |
| Ialt..... | 4170 | 5240 | 4910 | 4740 |
| Landeveje..... | 6770 | 7600 | 7870 | 8290 |
| Biveje..... | 38200 | 43900 | 43680 | 45500 |
| Gader..... | — | — | 2600 | 3580 |

Et andet udtryk for balancen mellem baner og biler giver nedenstående tal for det præsterede antal ton-km. For bilernes vedkommende er disse tal usikre, idet de er beregnede på grundlag af oplysninger om antallet af lastbiler og deres egenvægt og ud fra visse forudsætninger om gennemsnitlig kørselslængde og kapacitetsudnyttelse. Herom foreligger kun ufuldstændig statistik for 1934 og 1939, men man kan i hvert fald med stor sandsynlighed sige, at lastbiltransporten er vokset stærkere, end tallene giver udtryk for, for det første fordi lastbilernes lasteevne siden begyndelsen af trediverne er øget dobbelt så stærkt som deres egenvægt, for det andet fordi lastbilernes gennemsnitlige kørelængde er steget.

Tabel 5. Godstransporten med baner og biler.

| Mill. ton — km | Baner | Biler | BNP i faste |
|------------------|-------|-------|----------------------|
| | | | priser 1935 = 100 |
| 1929..... | 720 | 540 | 87 |
| 1932..... | 540 | 660 | 94 |
| 1934..... | 600 | 750 | 98 |
| 1939..... | 850 | 1.050 | 113 |
| 1947..... | 1.380 | 1.250 | 112 |
| 1949..... | 1.230 | 1.600 | 118 |
| 1951..... | 1.450 | 1.900 | 134 |
| 1952..... | 1.280 | 2.100 | 135 |
| 1954 (skøn)..... | 1.300 | 2.500 | 145 |

Fra Sverige foreligger tal, som peger i samme retning.

Selv om banerne tydeligvis har svært ved at klare konkurrencen med bilerne — og navnlig lastbilerne, som teknisk er blevet meget stærkt forbedret de sidste tyve år, medens banerne kun har små tekniske fremskridt, er det ikke givet, at man skal sagtne investeringstempoet i banerne.

Der foreligger i banerne en betydelig transportkapacitet — tildels ledig kapacitet — og det kan være samfundsøkonomisk rigtigt at søge denne kapacitet bedre udnyttet, selv om det kræver yderligere investering til modernisering. Jeg har før nævnt udskiftning af lokoparken som eksempel på en investering, som valutapolitisk må anses for hensigtsmæssig. På den anden side kan prisen for at redde banerne også blive for høj, og det bør overvejes, om der ikke kan opnås fordele ved at nedlægge trafikken på banestrækninger, hvor vejnettet allerede er så udbygget, at lastbiler og busser straks kan overtage hele trafikken. Det må i denne forbindelse erindres, at mange banelinier er anlagt i sin tid for at betjene tyndbefolkede egne, som dengang stort set ikke havde andre muligheder for at komme med i den almindelige økonomiske udvikling. I dag er situationen i denne henseende helt ændret.

Jeg skal iøvrigt ikke her gå ind på en nærmere diskussion af spørgsmålet baner kontra biler. Herom kan der skrives bøger.

Det afgørende for mig er at understrege, at vi står over for en rivende udvikling på disse områder, og at der i de kommende år må træffes mange vidtrækkende beslutninger vedrørende trafikudviklingen. Det er givet, at vi ikke har råd til at foretage dobbeltinvesteringer, og at der kun bør foretages større vejanlæg på strækninger, hvor det er overvejende sandsynligt, at trafikudviklingen vil berettiggte sådanne investeringer. Det er derfor nødvendigt, at der sker en koordination af alle større dispositioner inden for trafikområdet, og at det sikres, at de vigtigste projekter nyder fremme. Spredes vejmillionerne over et alt for stort antal småprojekter, kan dette hindre gennemførelsen af en samlet plan for bilvejene. Disse og lignende spørgsmål må nu lages op til samlet behandling i et udvalg af sagkyndige, der må have relativt frie hænder til at undersøge alle de forhold, der er af betydning for udarbejdelsen af en *samlet investeringsplan for trafikområdet*.

Sammenfatning:

- a) Det er en illusion at tro, at »genopbygningen« efter krigen var en eengangsindsats, og at vi nu kan tage en åndepause. Vi må tværtom regne med, at investeringsraten må sættes op fra år til år.

Der er behov for store investeringer i erhvervene, der ønsker om store velfærdsinvesteringer og et omfattende boligbyggeri, hvortil kommer en voldsomt ekspanderende trafik. »Automobiliseringen« er måske i dag den stærkeste indre ekspansionsfaktor i vor økonomi og rejser en række vidtgående problemer, ikke mindst i forhold til betalingsbalancen.

- b) Der er her i landet en indgroet tradition for, at *valutapolitik* er noget med importregulering og direkte støtte til eksporten o. lign. Denne

tradition er forståelig på baggrund af udviklingen i 30'erne og 40'erne, men den er farlig i dag. Vi må lære at se sammenhængen mellem investeringspolitikken og betalingsbalanceproblemerne og give de mest valuta-positive investeringer fortrinsret. Der må på dette felt udformes en langtidspolitik, der sikrer fortsat økonomisk fremgang og stabilt pengevæsen.

- c) Jeg anser det ikke for at være min opgave som praktiserende national-økonom at fortælle regeringen, hvor mange boliger, der skal bygges hvert år, hvor meget der skal anvendes til veje, hvor høj omsætningsafgiften skal være på biler o. s. v. Men jeg anser det for økonomernes opgave at sammenstille alle relevante økonomiske oplysninger herom, bedømme udviklingstendenserne i behov og efterspørgsel og vurdere alle de forskellige økonomiske virkninger, beslutninger vedrørende de offentlige investeringer kan få. På dette grundlag må politikerne så træffe afgørelse af, om man f. eks. vil lade folk købe biler i stor stil og derefter bygge veje og broer o. s. v. i stadigt øget tempo, eller om man vil foretrække også at skaffe midler til skoler, nye sindssygehospitaler, sanering og andre lignende opgaver.
- d) Det er en banalitet, at man ikke kan sætte sit forbrug op uden at blive præsenteret for en regning. Det forekommer alligevel værd at gentage den og understrege, at den også har gyldighed for den del af forbruget, som kræver store offentlige investeringer. Nye skoler, veje, hospitaler, alderdomshjem og børnehaver o. s. v. tjener til at hæve levestandarden, men disse goder må betales gennem højere skatter — ellers går det galt med valutaen.
- e) Hvad specielt trafikinvesteringerne angår må tiden nu være inde til at lade et udvalg af sagkyndige gennemgå alle de hermed forbundne problemer. Denne gennemgang må omfatte en *generel trafikanalyse og trafikprognose* på længere sigt, og på basis heraf må fastlægges en ramme for de samlede trafikinvesteringer. Inden for denne ramme må ske en *afvejning af investeringsbehovet* i baner, veje, biler, broer, færger o. s. v. og en hertil svarende *koordinering af takst- og afgiftspolitikken*. Når dette område medfører en så betydelig belastning af vort investeringsbudget, som tilfældet er i dag, vil det være rimeligt at sætte disse problemer i første række i den økonomisk-politiske diskussion, og staten må ofre de nødvendige midler på fuld klarlægning deraf.