

[Askjær Jørgensen]

Mener udenrigsministeren, at sovjetiske våbenleverancer og sovjetiske våbenaktiviteter i Afghanistan og andre lande har fremmet, at befolkningen har fået demokratiske tilstande?

**Anden næstformand (Ebba Strange):**

Spørgsmålet ligger lidt uden for det rejste spørgsmål, men hvis udenrigsministeren vil svare på det, er det i orden.

**Udenrigsministeren (Kjeld Olesen):**

Jeg kan svare meget enkelt ved at henvise til, hvad regeringen har sagt ved gentagne lejligheder, nemlig at vi fordømmer og tager klart afstand fra den sovjetiske invasion i Afghanistan. Det står meget klart, at det, der for øjeblikket foregår i Afghanistan, er, at en fremmed magt søger at undertrykke et klart befolkningsflertal.

Når vi taler om El Salvador – og jeg er enig med formanden i, at spørgsmålet ligger lidt udenfor – men altså, når man sammenligner Afghanistan med El Salvador, er der dog den parallel, at der her også er tale om, at et klart befolkningsflertal ønsker at få demokratiske tilstande indført, så jeg håber at få hr. Askjær Jørgensens støtte og tilslutning til regeringens holdning i forbindelse med El Salvador. Ellers er der ikke logik i hr. Askjær Jørgensens argumentation.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. 27**

3) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

**Askjær Jørgensen (FP):**

»Når hovedstadsområdet undtages, hvor stort et underskud har så amter og kommuner i alt på deres deltagelse i drift af trafikskaber, f. eks. i driften af de amtslige trafikskaber, og hvordan fordeles udgiften sig mellem de enkelte amter?«

**Skriftlig begrundelse**

Det er kendt, at de amtslige trafikskaber er endt som en gigantisk fiasko med hensyn til på den ene side at dække skolebørns og ældres transportbehov og på den anden side, hvad det er kommet til at koste, og spørgsmålet er, om ikke samfundet kunne tjene

masser af penge ved omgående at få de amtslige trafikskaber nedlagt. I stedet kunne man jo give forældrene et kontant tilskud til at få børnene transporteret i skole, og selvfølgelig kunne børnene transporteres langt billigere i private biler og i taxaer, end de kan i de store busser, som ødelægger de mindre veje meget hurtigt.

**Askjær Jørgensen (FP):**

Som bekendt er det således, at hvis man skal være med på noderne i dagens Danmark, skal man tale meget om kollektiv trafik, og man skal i det hele taget gå ind for, at alt skal være kollektivt.

Nu er det således, at hvis man har fulgt med i pressen om de amtslige trafikskaber, har man kunnet notere sig, at befolkningen har været meget kritisk over for, hvordan de er kommet til at virke. Men det er, ligesom om befolkningen ikke er klar over, at foruden at man betaler billetter for at komme med disse busser, der kører rundt, ydes der gigantiske skatteyderbeløb dertil, ligesom befolkningen heller ikke rigtig er klar over, at det er ved at løbe helt løbsk. Man ved ikke, hvor det ender henne, og derfor synes jeg, det var rimeligt, hvis vi kunne få ministeren for trafikområdet til at fortælle, at der bruges gigantisk store beløb, men at det på trods deraf ikke virker tilfredsstillende.

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Jeg skal svare hr. Askjær Jørgensen, at i henhold til den lovgivning om kollektiv trafik, som folketinget vedtog i 1978, er det uden for hovedstadsområdet op til amtsrådet og kommunalbestyrelserne i et amt at træffe beslutning om, hvorvidt der i amtet skal oprettes et fælleskommunalt trafikskab, og siden loven trådte i kraft, er der oprettet seks fælleskommunale trafikskaber, nemlig i Sønderjyllands amt, i Vejle amt, i Storstrøms amt, i Vestsjællands amt samt i Ringkøbing og Viborg amter.

De tre førstnævnte trafikskaber blev oprettet i efteråret 1979, og Vestsjællands Trafikskab blev oprettet pr. 1. august 1980. Fra alle disse fire trafikskaber har vi således regnskaber, der kan danne grundlag for en besvarelse af de stillede spørgsmål.