

[Trafikministeren]

overgangsperiode blev ét år. Derefter var man sikker på at man kunne få flyruten til at køre med lokalt tilskud, og at alle i det lokale område ville støtte netop dette flyselskab. Men flyselskabet måtte opgive. Derefter fandt man et nyt flyselskab, en lidt mindre maskine, men en pæn betjening med service og morgenmad og kaffe og alt, hvad der skal til, lidt mere, end vi andre får på indenrigsruterne, fordi det var en mindre maskine; der kunne være 16 mennesker i flyet. Og der skulle komme støtte fra det lokale erhvervsliv, fra kommunen, fra amtet, og jeg ved ikke hvad. Men støtten i passagerantallet var der ikke, så man opererer vel sådan i store træk med et underskud på mellem 1½ og 2 mio. kr. om måneden. Det kan jeg ikke betale, SAS kan ikke tvinges til det, DDL har ingen forpligtelser. Vi har efterhånden prøvet alle de eksisterende danske luftfartsselskaber lige fra Cimber Air til alle de andre, jeg nævnedes før. Nu mener man, at man muligvis kan få et selskab, som endnu ikke eksisterer, til at flyve. Det skal jeg ikke benægte. Vi skal fra ministeriets side se velvilligt på flyselskabet, hvis det søger og det ellers opfylder de betingelser, det skal.

Jeg har et godt tilbud, og det er afleveret. Samme betingelser som alle andre jyske områder – på to timer er man i København.

Ole Vagn Christensen (S):

Nu fik vi den én gang til, den her med de 8-10 mio. kr. Vi ville have været glade i Thy, hvis man var kommet med en pose penge med 8-10 mio. kr. i, men det var jo slet, slet ikke det, sagen handlede om. Nej, sagen handlede om, at man udmærket vidste, at man fik den samme indtjening, selv om man forringede ruten. Det gjorde man så, og det kan ministeren jo redegøre for over for Folketinget, sådan som vi har bedt om, og det vil vi selvfølgelig følge op.

Så vil jeg gerne sige, at når man kun sætter en 17-personers-maskine ind, er der masser af thyboer, morsingboer og hanherredboer, som er i den situation, at de ikke kan komme med. Der var ikke plads; derfor protesterede man og sagde, at der måtte findes andre måder at gøre det på. Det ved ministeren også fra samtaler os imellem. Det er da klart, at man ikke kan få en forretning til at gå rundt, når man også skal flyve hjem om eftermiddagen. Der skal være balance i tingene, og det kan der kun komme,

hvis den danske stat går ind og bibringer den nødvendige balance, også når det drejer sig om de flyselskaber, der eksisterer, og som havde påtaget sig det tidligere ansvar.

Risgaard Knudsen (S):

Der kommer immervæk noget nyt frem, når vi lytter til ministeren. Nu forstår jeg her til allersidst på trafikministeren, at hr. Svend Heiselberg er strandet med visse privatiseringsteorier; det kan selvfølgelig være ubehageligt for hr. Svend Heiselberg, men lad det nu ligge. Det er måske forklaringen på, at hr. Svend Heiselberg forholder sig aldeles tavs under denne sags behandling, selv om hr. Svend Heiselberg er valgt i det pågældende område.

Men tilbage til mit spørgsmål, som jeg endnu ikke har fået et egentligt svar på: Taler dette ikke også for – altså hr. Svend Heiselbergs stranding med sine privatiseringsteorier – at ministeren skærer igennem også som følge af, at Danmark for nærværende i forhold til tidligere har en aldeles svag repræsentation i SAS' styrelse, at ministeren nu langt om længe tager skeen i sin egen hånd og tager et initiativ til at få en dialog i gang mellem ministeren og SAS' styrelse?

Det må der kunne siges ja eller nej til.

Trafikministeren (Ikast):

For det første vil jeg gerne sige, at det ikke er første gang, vi diskuterer denne sag. Jeg kan godt gå helt tilbage i tiden og spørge: Hvad var det, der afløste maskinerne fra SAS-samarbejdet? Javel, det var Cimber, det var Fokker 50 og Fokker 28, som tager nøjagtig det samme antal passagerer som de maskiner, der flyver på Skrydstrup, Billund og Esbjerg. Altså, de andre småbyer derovre har ikke andet end Fokker 50. Dem fløj man med i første omgang. Da det ikke gik, prøvede man med mindre maskiner af forskellige typer.

Til hr. Risgaard Knudsen angående hr. Svend Heiselbergs stranding i privatiseringen: Der er noget, hr. Risgaard Knudsen har misforstået. Det var ikke det, det drejede sig om. Det var en overgangsløsning, således at et andet selskab kunne køre videre. Der var et stort arbejde, og et stort antal folketingsmedlemmer – jeg kan ikke se andre i salen ud over dem, der var ministre på daværende tidspunkt – var med til at kæmpe for denne sag for netop at bevare denne rute.