

## [Ib Christensen.]

som ikke er dokumenterede, at man, hvis man ophævede SAS' koncession på indenrigsruterne, kunne få tættere afgange, mindre fly og lavere priser, så skal dertil siges, at hvordan kan ministeren dokumentere, at den ordning, som nu findes, altså SAS' monopol på indenrigsflyvningen, giver de laveste priser, den bedste betjening osv.? Det kan ministeren ikke dokumentere i forhold til det andet. For man har jo ikke prøvet at konkurrere, man har ikke prøvet at etablere konkurrence. Og dér er det, det undrer mig, at man tilsyneladende ikke er indstillet på at anvende et så ganske enkelt og fornuftigt princip som licitationsprincippet. Så kunne man konstatere, om SAS eller eventuelt andre flyselskaber kunne byde de bedste vilkår, servicemæssigt, prismæssigt osv. Jeg synes, det var et forsøg værd, og det er såmænd, hr. minister, god, gammeldags liberal politik.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Til hr. Glensgård må jeg jo udtale en beklagelse over at skulle konstatere et lille minus, forstod jeg, og et beskedent forbehold, men det skal nok blive bortvejret i udvalgsarbejdet.

Til hr. Iversen kan jeg sige, at i Norge er det sådan, at man fordeler trafikken med 60 pct. til SAS og ca. 40 pct. til den private Braathen. Så kan jeg føje til, at selvfølgelig har SAS pligter, når det har koncession og rettigheder, men det synes jeg også de opfylder på en nogenlunde rimelig måde.

Hr. Ib Christensen mindede mig om, hvad liberalisme var. Det ved jeg såmænd godt. Spørgsmålet er imidlertid, hvor meget vi har råd til at eksperimentere, men vi kan jo drøfte, hvad man mener er rimeligt. Jeg har bare gjort opmærksom på, at der er ordnede forhold på indenrigsflyvningen, selv på Skrydstrup, hvor vi jo imødekom hr. Burgdorf og satte en middagsmaskine ind. Nu passer tidspunkterne ham ikke, det er jo ikke let at få det hele til at passe; men i hvert fald går der et fly om middagen nu.

Den ordning, vi har, giver i hvert fald ordnede forhold i indenrigsflyvningen; SAS er jo ikke enerådende, de har tilbuddet, men vil de ikke flyve, kan andre komme til at

flyve; der er jo det samarbejde. Så uden videre kaste det væk, vi har, for at lave et eksperiment, som måske er meget liberalt, men hvis resultatet man ikke kender, skal man have overvejet.

## Burgdorf (KF):

Det er rigtigt, vi fik lovning på en midt-dagsrute på Skrydstrup her i efteråret, da den tidligere var bortfaldet i foråret; som jeg sagde i mit første indlæg, kom der dengang en voldsom reaktion, og man erkendte, at der var brug for denne rute. Men så har man indsat disse ruter, så de ikke passer for forretningsfolk, der skal til København, hverken om formiddagen eller om eftermiddagen, for at klare deres job. Det er derfor, vi har protesteret, ikke, fordi vi har fået ruten, det er ganske udmærket. Den skal bare passe ind i det, vi skal bruge den til.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Ja, kun lige dette: jeg lytter jo altid, når der kommer kritik til os udefra, og vi prøver på at indrette os efter det. Men den placering af ruteflyet nu til Skrydstrup om midt-dagen måtte jo også passes ind i de andre flyveprogrammer, vi havde. Jeg har ikke hørt andre end hr. Burgdorf, der siger, at det ikke kan passe til København ved middagstid eller derfra. Men man kan jo ikke have en flyvemaskine, der passer til enhver afgangsmulighed, som man ønsker at få.

(Kort bemærkning).

## Burgdorf (KF):

Man kan ikke have ruter, der passer alle, det er rigtigt. Vi havde ruten i foråret, den passede udmærket, og vi havde ventet, at det var de tidspunkter, der var kommet til at gælde igen. Det gjorde de ikke, man har rykket dem både den ene og den anden vej, så nu duer de altså ikke.

## Dohrmann (FP):

Jeg synes, det er forkert, at trafikministeren står her og slår sig til ridder på det med den flyverute til Skrydstrup. Det ligger sådan, at de, der flyver med middagsruten fra Skrydstrup til København, skal til Esbjerg først. Vi kan næsten cykle lige