

[Lars Emil Johansen.]

land, såfremt det efter 1985 skulle vise sig økonomisk og teknisk gennemførligt.

Det er klart — og det vil jeg gerne have lov til at understrege — at SAS formentlig i mange, mange år vil være den rette til på kompetent og forsvarlig måde at dække langt den overvejende del af flytrafikken mellem Danmark og Grønland. Men på et enkelt punkt synes en vis grønlandsk deltagelse allerede i den nærmeste fremtid at være rimelig og fornuftig, nemlig for så vidt angår flyvningen mellem København og Narssarsuaq, der i dag ejendommeligt nok udføres af et udenlandsk selskab, nemlig Iceland Air. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige et par ting om dette.

Første næstformand (*Grete Hækkerup*):

Taletiden er ved at være opbrugt.

Lars Emil Johansen (SF):

Så gemmer jeg det til senere hen.

På baggrund af et sådant ønske om at tage disse hensyn med i de nuværende forhandlinger vil jeg derfor gerne spørge ministeren for offentlige arbejder, om ministeren vil foranledige, at en forlængelse af SAS-koncessionen gives med et sådant forbehold vedrørende beflyvning af Grønland efter 1985, at der åbnes mulighed for en grønlandsk deltagelse i eller eventuel hel eller delvis overtagelse af flytrafikken til og fra Grønland.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Når hr. Lars Emil Johansen spørger, om jeg vil foranledige, at der fra 1985 åbnes mulighed for grønlandsk deltagelse i flyvetrafikken til og fra Grønland, kan jeg, efter at jeg har drøftet spørgsmålet med min kollega ministeren for Grønland, oplyse, at jeg finder det helt rimeligt, at denne mulighed sikres. Jeg vil sørge herfor, ligesom det vil blive tilfældet med Færøerne, når jeg forhåbentlig om ikke så længe kan forlænge DDLs koncession for tidsrummet 1985-1995.

Mens jeg således kan være enig med hr. Lars Emil Johansen i, at man ikke ved en uændret forlængelse nu af DDLs koncession for tiden efter 1985 bør udelukke grønlandsk deltagelse i beflyvningen af Grønland, håber jeg, han vil være enig med mig i,

at det til gengæld er at gå for langt på nuværende tidspunkt, når han i slutningen af sit spørgsmål taler om en eventuel grønlandsk overtagelse af flyvningen. Når og hvis grønlandsk ruteflyvningsvirksomhed bliver aktuel, må det være rimeligt, som tilfældet er andre steder, at trafikken mellem København og Grønland deles mellem DDL og grønlandske interesser.

Lars Emil Johansen (SF):

Jeg vil takke ministeren for den imødekommende besvarelse af mit spørgsmål.

Jeg vil gerne have lov til at stille et tilfølgsspørgsmål vedrørende det problem, som jeg var lidt inde på i begrundelsen af mit spørgsmål, nemlig for så vidt angår ruten København-Narssarsuaq.

Det har som bekendt fra opponenter mod den ønskede forlængelse af SAS-koncessionen været fremhævet, at beflyvningen København-Narssarsuaq bør udføres af et dansk selskab, hvis SAS ikke selv finder at kunne beflyve ruten. Umiddelbart finder jeg det rimeligt eller mest naturligt, at opgaven bliver overdraget til Grønlands eget luftfartsselskab, nemlig Grønlandsfly. Man kan forestille sig det arrangeret som en langtidsaftale mellem SAS og Grønlandsfly på charterbasis, således at beflyvningen kan udføres på SAS-koncessionen, som jeg ikke finder bør anfægtes.

Jeg vil gerne spørge, hvilken holdning ministeren for offentlige arbejder har over for dette spørgsmål på nuværende tidspunkt.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg må nærmest sige, jeg har en afventende holdning. Jeg er ikke direkte inde i selve den sag, men jeg vil undersøge den og se, hvordan det ligger, hvor langt koncessionen er givet, hvilke muligheder der er, og så komme tilbage til sagen.

Dohrmann (FP):

Jeg vil gerne stille det tillægsspørgsmål, om ministeren også vil overveje at lade et privat selskab beflyve ruten København-Sdr. Strømfjord, idet det er mit indtryk, at billetpriserne kunne nedsættes til det halve.