

[Glensgård]

»Vil ministeren oplyse, om regeringen er indstillet på, at Billund skal danne udgangspunkt for den kommende Englandsforbindelse, og i benægtende fald oplyse, hvilken provinslufthavn regeringen så agter at give tilladelse?»

(Spm. nr. 1037).

Begrundelse.

Efter spørgerens opfattelse viser alle de seriøse undersøgelser, at Billund bør danne rammen om den nye forbindelse til England. Bl. a. har jo det britiske luftfartsselskab BE-As markedsundersøgelser med al tydelighed bevist, at Billund har det største markedsgrundlag, når det tages i betragtning, at en del af de nordtyske udrejsende vil benytte denne forbindelse. Desuden må det jo fastslås, at såfremt man skulle vælge f. eks. Århus som udgangspunkt, vil langt de fleste syd for Vejle fortsat benytte Hamborg som udgangspunkt, hvilket ikke vil være i dansk interesse. Når disse forhold skal sammenholdes med daglige indenlandske flyforbindelser til København, er der efter spørgerens opfattelse intet, der taler for ikke at vælge Billund. Ministeren er tidligere gjort bekendt med, at de kommende investeringer i Billund lufthavn naturligvis også afhænger af, om en sådan forbindelse etableres, og det er derfor af særdeles stor betydning hurtigt at få klarlagt regeringens planer.

Besvarelse (4/8 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Som det vil være spørgeren bekendt, pågår der i øjeblikket forhandlinger om indgåelse af en ny luftfartsaftale mellem Danmark og Storbritannien.

Den formelle fastsættelse af de ruter, der i fremtiden kan belyves mellem Danmark og Storbritannien, herunder også den påtænkte rute mellem Jylland og Storbritannien, vil ske ved udarbejdelsen af det rutebilag, som vil blive knyttet til en sådan luftfartsaftale.

Jeg går ud fra, at spørgeren er enig med mig i, at hensynet til den jyske forbruger primært kræver oprettelsen af en direkte rute til Storbritannien. Det er noget, som jeg selv lægger stor vægt på.

Med hensyn til det konkrete valg af lufthavn som udgangspunkt for ruten finder jeg det naturligt og helt rimeligt, at der gives SAS, der som koncessionshaver vil skulle belyve ruten, og som derfor må bære det økonomiske ansvar for rutens drift, en væsentlig indflydelse. Det er jo nemlig klart, at der fra lufthavn til lufthavn forekommer ikke ubetydelige variationer i trafikunderlaget og dermed det kommercielle grundlag for ruten.

Under hensyn til den store interesse og betydning, valget af jysk lufthavn har for det rejsende publikum, herunder specielt det jyske erhvervsliv, kan jeg endvidere oplyse, at jeg agter at sikre, at der gives først og fremmest erhvervslivets hovedorganisationer mulighed for over for SAS at fremføre deres synspunkter, inden den endelige aftale om rutebilaget bliver indgået.

Til ministeren for Grønland (24/7 78) af:

Glensgård (FP):

»Ministeren bedes oplyse de driftsøkonomiske tal for Grønlandsfly for sidste regnskabsår samt give de budgetterede tal for det nuværende regnskabsår, herunder bedes det oplyst, i hvor høj grad Grønlandsfly opererer uden for Grønland.«

(Spm. nr. 1038).

Besvarelse (6/9 78):

Ministeren for Grønland (Jørgen Peder Hansen):

I 1977 producerede Grønlandsfly 7.500 flyvetimer med et driftstilskud fra staten på i alt 24.114.000 kr., svarende til en reduktion af tilskuddet i forhold til 1976 på 2.305.000 kr.

For 1978 er budgetteret en produktion på 8.080 flyvetimer og et driftstilskud fra staten på 21.430.000 kr.

Grønlandsfly har for tiden bortchartret 2 helikoptere af typen S-61N til belyvningsopgaver uden for Grønland.

Til ministeren for Grønland (24/7 78) af:

Glensgård (FP):

»Er det efter ministerens opfattelse ønskeligt, at KGH på længere sigt opretholder monopolejlads på Grønland, og i bekræftende fald bedes ministeren oplyse, om det tilsigtes,