

[Henning Philipson.]

at SAS aflyser indenrigsruter, for, som man f. eks. siger: der er jo alligevel ikke belægning nok, og når der ikke er belægning nok, så kan det ikke betale sig at sende en maskine til Skrydstrup, til Aalborg, eller hvor den i øvrigt måtte skulle hen. Det forekommer mig, at det aldeles intet har med rute-trafik at gøre, men mere nærmer sig chartertrafik. Vi har f. eks. også oplevet, at man ved to nærliggende ruter, hvor der er afgang f. eks. med 3 kvarters mellemrum, uden at give de rejsende nogen som helst form for forklaring udsætter den ene rute og derefter samler op i den efterfølgende rute for på den måde — det er min opfattelse i hvert fald — at få maskinen fyldt, således at man har en bedre belægningsprocent.

Jeg kunne godt tænke mig at se, hvordan der ville blive reageret, hvis det var statsbanerne, der f. eks. ikke overholdt sine køreplaner i det omfang, som man har offentliggjort dem, eller at f. eks. Københavns Sporveje eller andre offentlige trafikskaber ikke overholdt deres trafikplaner i det omfang, man har offentliggjort dem. Jeg glæder mig til at høre ministerens svar. Hvis SAS ikke kan leve op til, at når man flyver ruteflyvning, så flyver man ruteflyvning, uanset om der er én passager, eller maskinen er fyldt, så bør man tage concessionerne på indenrigsruterne ganske alvorligt op til overvejelse, for så er der efter min opfattelse ikke tale om ruteflyvning, så er der tale om charterflyvning, og det er ikke det, SAS har fået sin koncession til.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg er da ganske klar over, at det ikke er hr. Henning Philipsons personlige rejselyst, der har givet anledning til dette spørgsmål.

Må jeg indledningsvis fastslå, at når SAS' og Danairs fartplaner er godkendt af ministeriet, er det en forudsætning, at flyvningerne udføres i overensstemmelse med disse, medmindre det er umuligt på grund af vejrforhold, tekniske omstændigheder eller andre tvingende ydre årsager, som man ikke har kontrol over, de samme regler, som må gælde de gange, hvor DSB og f. eks. sporvejene ikke kan overholde deres forpligtelser.

I anledning af spørgsmålet har jeg modtaget en aflysnings- og forsinkelsesstatistik

for SAS' og Danairs ruter i vintertrafikprogrammet 1974-75, det vil altså sige fra den 1. november 1974 til den 31. marts 1975, og heraf fremgår det, at af 5.297 planlagte SAS-afgange er kun 2,3 pct. blevet aflyst. For Danairs vedkommende er kun 3,42 pct. af i alt 8.351 planlagte afgange blevet aflyst.

Jeg er imidlertid bekendt med, at beflyvningen af Thistedruten har været præget af en række uregelmæssigheder i den forløbne tid af indeværende sommertrafikprogram, og det hænger sammen med, at ruten ligesom et par af Danairs øvrige ruter beflyves med Fokker Friendship fly fra Maersk Air, som i januar i år mistede et Fokker Friendship fly ved et havari under landing på Færøerne. Det har endnu ikke været muligt at erstatte det med et andet, men det var Danairs opfattelse, at det ville være muligt om end med noget besvær at overholde fartplanen for Thistedruten. Da dette ikke har vist sig at holde stik, er der nu etableret en ordning, hvorefter Danairs trafikvagt to timer før afgang kontrollerer, om flyet vil komme til at afgå planmæssigt. Viser dette sig ikke at være tilfældet og hindringen ikke ligger i vejrforholdene, vil vagten gribe ind og sørge for indsættelse af andet materiel. Danair har herved oplyst, at det er lykkedes at sikre Metropolitan-fly fra SAS, der i de fleste tilfælde vil kunne stille fly og besætning til rådighed med to timers varsel.

Jeg vil bede Danair om løbende at holde ministeriet orienteret om, hvorledes trafikken på Thistedruten i den kommende tid udvikles.

Henning Philipson (SF):

Jeg takker ministeren for svaret, men jeg vil gerne føje til yderligere, at det drejer sig jo naturligvis, som ministeren sagde, ikke om henholdsvis ministerens eller min rejselyst, men om f. eks. disse tusinder af forretningsfolk, som har brug for at rejse landssdelene imellem eller i hvert fald hovedstaden og provinsen imellem. Det har også meget at gøre med de mennesker, som i øvrigt blot flyver, og som regner med, at der er en fast afgangstid. Når ministeren nævner de undtagelser, som man ikke har kontrol over, så skal jeg ikke bestride det, men det er i hvert fald ikke noget, man ikke har kontrol over, når man aflyser en maskine, fordi der tilfældigvis ikke skulle være belægning nok. Det