

**[Henning Philipsen.]**

er ikke et argument efter min mening, men det er det argument, som ikke blot jeg, men mange andre er blevet mødt med, og det er et argument, som efter min mening gælder til Wandsbek, for så har det stadig væk efter min opfattelse intet med rutetrafik at gøre, så er der tale om chartertrafik, og det er derfor, jeg har stillet dette spørgsmål til ministeren.

Ministeren gav en redegørelse for de tal, han har fået for aflysninger. Aflysningerne siger ikke noget om forsinkelserne, de forsinkelser, som man normalt aldrig på indenrigsruterne får nogen som helst forklaring på, og jeg kan levende forestille mig stadig væk, hvordan der ville blive reageret over for DSB, hvis de behandlede deres kunder på samme måde, som SAS gør på indenrigsruterne.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):**

Jeg har ikke meget at sige til dette. Jeg kender godt argumentet om, at man inddrager maskiner. Bortset fra de tilfælde, hvor tekniske fejl har spillet ind, og hvor man har været nødsaget til at slå forskellige ruter sammen, så har jeg sjældent oplevet det, og jeg har dog selv erfaring i at rejse en del omkring i landet, også på indenrigsflyvning, hvor jeg ikke har følt det som charterfly.

Dernæst vil jeg gerne sige, at dette med forsinkelserne vel er noget, der netop i flyvetrafikken spiller en rolle på grund af mange af de ting, der er indeholdt i de bestemmelser, der er lagt for indenrigsflyvningen. De fleste har vel også i udenlandsk rute-flyvning og udenlandsk flyvning været udsat for ganske store forsinkelser.

**Hölge (FP):**

Jeg håber, at hr. Henning Philipsen vil tilgive mig, at en fagmand blander sig i denne lille diskussion.

Jeg må på det skarpeste afvise hr. Henning Philipsens påstand om, at SAS mishandler sine indenrigsruter. Dette er ikke rigtigt. Det er ganske almindelige mennesker som undertegnede, der flyver disse ruter til daglig, og jeg kan forsikre hr. Henning Philipsen om ...

**Anden næstformand (Nathalie Lind):**

Jeg må blot gøre taleren opmærksom på,

at det er spørgetid, og at det er spørgsmål til ministeren og ikke debat mellem medlemmerne indbyrdes, der her er tale om.

**Hölge (FP):**

All right. Jeg skal så lige sige et par ting. Hvad angår uregelmæssighederne, deler de sig naturligvis op i disse to, som trafikministeren lige har omtalt, nemlig dem, der er skabt af vejret, og dem, som eventuelt, som af hr. Henning Philipsen påstået, måtte være skabt af bevidste aflysninger fra SAS' side. Jeg kan forsikre om, at dette ikke sker. Jeg vil gerne have lov til at stille følgende spørgsmål til trafikministeren: for at sikre en endnu bedre regelmæssighed på indenrigsruterne kan trafikministeren oplyse noget om, hvornår vi får bedre landingshjælpemidler på Ålborg og Tirstrup, herunder ILS-systemet?

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):**

Jeg kan først kun glæde mig over at få støtte fra en fagmand, en støtte, som jeg også håber at få i udvalget om offentlige arbejder, når vi diskuterer SAS-koncessioner og andre ting.

Dernæst vil jeg gerne sige til fremskridtsmanden, at dette bl. a. også er et spørgsmål om de bevillinger, vi har til rådighed for de forskellige sikkerhedsbestemmelser, forskellige landingsbestemmelser. Så snart vi har dem, skal jeg med stor glæde fremme sagerne.

**Glensgård (FP):**

Jeg skal ikke tage ministerens sidste bemærkninger op om koncessionen i denne omgang.

Der er fremkommet oplysninger i dagspressen, som går ud på, at statistikken for f. eks. Skrydstrupruten viser, at vi får et øget passagerantal, såfremt vi laver flere afgang. Det er således bevist, at Ingolf Nielsen ved køb af mindre maskiner har øget sit passagerantal.

Den tidligere minister for offentlige arbejder priste ind i skyerne, at vi nu skulle have Metropolitan-fly afløst af DC-9-fly. Disse oplysninger om, at mindre maskiner og flere afgang skulle give flere passagerer, må bl. a. føre med sig, at ministeren i dag ikke bør uddele koncessioner til luftfartsselskaber,