

[Ministeren for offentlige arbejder.]

København som det lokale skandinaviske trafikbehov. Det kan ikke undgås, at nogle af ruterne på visse dage, tidspunkter og i visse retninger er dårligere belagt end andre. Dette giver selvsagt et utilfredsstillende resultat, og SAS har derfor søgt at forbedre økonomien ved at tilbyde en prismæssig fordel til de rejsende, der kan indrette deres rejsetidspunkter på en sådan måde, at de ikke er med til at øge efterspørgslen efter pladser på de erfaringsmæssigt mest optagne afgangene.

Med hensyn til Grønlandspriserne vil jeg gerne pege på, at det giver et skævt billede, når det i begrundelsen for spørgsmålet anføres, at priserne bliver forhøjet „gang efter gang“. Forud for forhøjelsen i november 1975, der lå mellem 11,5 og 15,8 pct., afhængig af pristyperne, har Grønlandspriserne ikke været pålagt nogen stigning siden 1. september 1971, når der bortses fra det pr. 1. december 1973 indførte ekstraordinære brændstoffillæg på kr. 37,00 pr. passager. På trods af senere kraftige brændstofstigninger er brændstoffillægget på Grønlandsruten ikke blevet forhøjet siden indførelsen. Brændstoffillægget er tværtimod nu inkluderet i de forhøjede priser, således at der ved rabatteringer nu også ydes rabat herpå.

Den senere tids kraftige omkostningsudvikling er således ikke tilnærmelsesvis reflekteret i prissætningen på Grønlandsruten. Til sammenligning kan nævnes, at priserne mellem København og Reykjavik er steget med 37 pct. og priserne mellem København og New York med 31 pct. i samme periode (juli 1971-maj 1975), og ingen SAS-rute har siden brændstoffikrisen haft lavere stigning i billetpriserne end Grønlandsruten.

I anledning af spørgsmålet har SAS i øvrigt oplyst følgende om Grønlandspriserne:

„Rabatstrukturen på Grønlandsruterne er søgt tilpasset den efterspørgsel, der er for rabatter til/fra Grønland i den udstrækning, det har været forretningsmæssigt forsvareligt for SAS.

Af vedlagte bilag fremgår, at der på Grønlandsruten tilbydes publikum en række rabatter og specialpriser, som alle gælder mellem Narssarssuaq/Kulusuk/Søndre Strømfjord og København/øvrige danske lufthavne uden tillægsbetaling for transpor-

ten mellem Søndre Strømfjord henholdsvis København og de nævnte byer. Denne „commonrating“ udnyttes i betydeligt omfang.

Der er ved pris- og rabatopbygningen også taget hensyn til foreningsrejser — ikke mindst de grønlandske foreninger i Grønland og Danmark — samt til bestræbelserne for at udbygge turismen til Grønland fra Danmark og udlandet, idet sådanne rejser i stor udstrækning baseres på den lave 28-dages gruppepris (se bilag). I brev af 30. december 1975 til ministeriet for offentlige arbejder søger SAS disse priser yderligere tilpasset behovet ved en sænkning af gruppekravet. I samme brev ønskes den nuværende „Rabat for uddannelsessøgende“ ændret til „Ungdomsrabat“, hvilket giver en bredere anvendelse for unge af denne rabatmulighed.

Den interne grønlandske helikoptertrafik udføres som bekendt ofte under særdeles vanskelige vejrforhold, som især i vinterperioden kan medføre store uregelmæssigheder i forbindelse med trafikafviklingen. Hertil kommer, at helikopteren er den mest vejrfølsomme flytype, der findes i operation i dag.

De nævnte forhold bevirker, at der — for at undgå urimeligt lange ventetider i Søndre Strømfjord — må indsættes flere frekvenser mellem København og Søndre Strømfjord, end trafiktallene i sig selv berettiger til. Her tænkes bl. a. på beflyvningen af Søndre Strømfjord i perioden 1. november-31. marts, hvor SAS udfører 3 ugentlige flyvninger, uanset at den samlede efterspørgsel ville kunne tilgodeses tilfredsstillende med kun 2 ugentlige DC-8-63 flyvninger. Beflyvning med 3 ugentlige forbindelser uden for højsæsonen giver følgelig en belægningsprocent, som er lavere, end den burde være, dersom frekvensantallet blev tilpasset den aktuelle trafik ud fra et rent lønsomhedskriterium.

Der er helt klart visse afgangene i årets løb, som er totalt udsolgte. Dels er efterspørgslen stærkt koncentreret til perioden fra medio juni til medio august (skoleferien) og dels fyldes et fly ofte op til sidste plads, efter at der har været store uregelmæssigheder i den interne grønlandske trafik. Til gengæld er afgangene fra Søndre Strømfjord til Kø-