

[Ministeren for skatter og afgifter]

Når DSBs passagertransport med tog og færger er holdt uden for gebyrordningen, hvilket altid har været tilfældet, skyldes dette ikke et ønske om at give DSB en særstilling, men er alene begrundet i budgettekniske hensyn. En gebyrpligt for DSB ville blot indebære en overførsel fra en del af statskassen til en anden.

Spm. nr. 767

Til *ministeren for offentlige arbejder* (13/3 81) af:

Lindenskov (S):

»Vil ministeren drage omsorg for, at situationer som den, der siden 3. marts har medført trafikstop på den koncessionerede luftvejsrute mellem Færøerne og omverdenen, Danmark, ikke fortsætter eller gentager sig?«

Begrundelse

Siden den 3. marts 1981 har den regulære flyveforbindelse med den koncessionerede rute mellem Kastrup lufthavn og Vågar flyveplads været afbrudt.

I løbet af mere end en uge, hvor flyveforbindelsen har været indstillet, har der ophobet sig flere hundrede passagerer både på ruten Færøerne-udlandet og ruten Kastrup-Vågå foruden post og anden fragt.

Den koncessionerede flyverute, der er den eneste regulære forbindelse med omverdenen i vinterhalvåret alle ugens dage undtagen søndag og onsdag, er af vital betydning for det færøske samfund.

Der er mange færinger forhyrede i andre landes handels- og fiskeriflåder, der ikke får mulighed for at tage hjem i deres friuger eller til deres arbejde. Disse er fuldt afhængige af den vanlige gode flyveforbindelse, der er bindeleddet mellem hjemmet og arbejdspladsen.

Men klart alvorlig er situationen, da livsvigtige sygetransporter fuldkommen udelukkes.

Jeg mener ikke, at der er nogen rimelighed i således at lade os i stikken på grund af faglige møder.

Et minimum bør være etablering af en nødrute, således at livsvigtige transportere ikke hindres.

På længere sigt må en forlængelse af flyvebanen på Vågå være løsningen for at sikre

en mere effektiv regularitet på Vågå flyveplads, også i nødsituationer.

Besvarelse (30/3 81):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Danair A/S har over for mig oplyst, at når der i tiden fra den 3. marts og til den 14. marts 1981 har været ekstraordinært mange aflysninger i flytrafikken til og fra Færøerne, skyldes det dels dårlige vejrforhold og dels, at piloterne i Maersk Air, der som led i samarbejdet i Danair beflyver den pågældende rute, overenskomststridigt iværksatte arbejdsstandsning fredag den 6. marts 1981.

Danair søgte straks at afhjælpe følgerne af denne arbejdsstandsning, idet selskabet rettede henvendelse til en lang række danske og europæiske luftfartsselskaber med henblik på at chartre erstatningsfly.

Det lykkedes selskabet at chartre et mindre fly med plads til 45 passagerer. Via Bergen var det herefter muligt i løbet af nogle dage at afvikle den ophobning af passagerer, som situationen havde givet anledning til, idet denne trafik dog måtte indstilles i perioder på grund af dårligt vejr.

Det er min opfattelse, at Danair har gjort en rimelig indsats for at afvikle lufttrafikken til Færøerne med færrest mulige gener for publikum, og at der på denne baggrund ikke er behov for på myndighedernes initiativ at etablere nogen form for nødrute, således som det er foreslået i begrundelsen for spørgsmålet.

Jeg vil gerne tilføje, at der ikke har været tale om udelukkelse af livsvigtig sygetransport som følge af den nævnte faglige aktion, og at Danair over for mig har forsikret, at selskabet selvfølgelig havde medvirket til gennemførelsen af sådan transport, såfremt der havde været behov derfor.

Når det i begrundelsen for spørgsmålet er nævnt, at landingsbanen på Vågar lufthavn bør forlænges, skal jeg bemærke, at det største civile passagerfly, der kan beflyve Vågar flyveplads, er Boeing 737, som Maersk Air benytter på ruten fra og til København. Såfremt pladsen skal kunne beflyves af større fly, herunder et af de mest udbredte mellemdistancefly, DC-9, som bl.a. benyttes af SAS, skulle banelængden være mindst 1.600 m. Landingsbanen er i de seneste år blevet udvi-