

[Miljøministeren]

Jeg har drøftet spørgsmålet med forsvarsministeren. Vi er indstillet på at give folketingets miljø- og planlægningsudvalg en skriftlig redegørelse, som vil komme til at omhandle de oplysninger, spørgeren har henvist til i sin begrundelse for spørgsmålet.

**Spm. nr. S 749**

Til *ministeren for offentlige arbejder* (20/2 85) af:

**Svend Andersen (S):**

»Finder ministeren, at beflyvningen af Rønneruten, der foretages af Maersk Air, er i overensstemmelse med de for koncessionen gældende vilkår, og vil ministeren ved aftalens udløb forud for en eventuel fornyelse af aftalen drage omsorg for, at der foretages en vurdering af den hidtidige betjening af ruten, og at der stilles øgede krav til den fremtidige beflyvning af ruten?«

**Begrundelse**

Siden beflyvningen af Rønneruten overgik til Maersk Air, er der sket en gradvis (målbevidst) forringelse af betjeningen af rutens klientel. Udbuddet af sæder er formindsket, postforsendelser, herunder ekspresbreve, bliver ofte ladet tilbage på grund af pladsmangel. Billetpriisen er steget i en sådan grad, at den almindelige opfattelse er, at ruten ikke er opretholdt for den jævne rejsende.

Dertil kommer, at det materiel, der benyttes til betjening af ruten, er af en sådan beskaffenhed, at forsinkelser og aflysninger er daglige foreteelser.

*Svar* (4/3 85):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

Maersk Airs beflyvning af Rønneruten er i overensstemmelse med de gældende koncessionsvilkår. Af ministeriet foretages der løbende – bl.a. i forbindelse med de to halvårige godkendelser af trafikprogrammet – en vurdering af, om trafikudbuddet er rimeligt, og om betjeningen i øvrigt er tilfredsstillende.

Når det derfor i begrundelsen for spørgsmålet siges, at der er »sket en gradvis (målbevidst) forringelse af betjeningen af rutens klientel«, må jeg være uenig deri.

Situationen før Maersk Airs overtagelse af ruten pr. 1. oktober 1982 var den, at den udbudte kapacitet var alt for stor i forhold til den fuldt betalende trafik, fordi SAS' fly var alt for store til denne trafik. Der er derfor intet grundlag for at kritisere, at det meget omfattende udbud af grønne pladser ikke længere har samme omfang. Det var netop det, der var meningen med ændringen pr. 1. oktober 1982. Antallet af frekvenser er ikke forringet. Tværtimod er der sket en stigning, som i øvrigt fortsætter med det kommende sommertrafikprogram. De grønne priser var indtil 1. oktober 1982 væsentlig lavere på Rønneruten end de tilsvarende priser på Danairs øvrige ruter. Fra denne dato blev de forhøjet til samme niveau (i forhold til normalpriserne) som på Danairs øvrige ruter. Det er muligvis denne engangsforhøjelse, der af spørgeren er opfattet som en stor generel prisstigning. Rønnerutens grønne priser og normalpriser er efter omlægningen steget i samme takt som på Danairs øvrige ruter og svarer til prisniveauet for Odense og Århus.

Denne vinters ekstreme vejrlig har medført en række forsinkelser og i visse tilfælde aflysninger i indenrigsbeflyvningen. Dette forhold gør sig imidlertid gældende for alle tre moderselskaber og kan ikke »lastes« flymateriellet som antydet i begrundelsen for spørgsmålet. Maersk Air har i øvrigt den nyeste flyflåde af de tre selskaber, idet det ældste fly kun er 4 år gammelt.

I indeværende vinter har der i nogle tilfælde været kapacitetsproblemer for så vidt angår postbeflyvningen. I ét tilfælde (22. januar 1985) blev ekspresposten endvidere ikke medtaget, hvilket dog skyldtes en regulær fejl, som ifølge Danair ikke vil blive gentaget. Postkapaciteten øges ifølge Danair fra 1. april 1985.

Generaldirektoratet for P & T har desuden udvidet omfanget af den ordning, som blev etableret i august 1983, hvorefter P & T lader en række postforsendelser til og fra Bornholm udføre med indchartrede fly. P & T er af den opfattelse, at det aktuelle postproblem er løst.

**Spm. nr. S 750**

Til *justitsministeren* (20/2 85) af:

**Maisted (FD):**