

## [Ministeren for offentlige arbejder]

Dansk indenrigsruteflyvning udføres – med undtagelse af Roskilde–Stavning-ruten – af Danair A/S på grundlag af DDLs koncession. De tre luftfartsselskaber, SAS, Maersk Air og Cimber Air, der indgår i Danairsamarbejdet, er dog selvstændigt økonomisk ansvarlige for disses respektive ruter.

Af begrundelsen for spørgsmålet fremgår det, at det først og fremmest er Maersk Air, der sigtes til, når betjeningen af de danske indenrigsruter omtales som »fortsat utilfredsstillende«.

Det anføres således i begrundelsen, at Maersk Air, der bl.a. beflyver Rønneruten, kun råder over det mindst mulige materiel, hvorfor materielskade altid medfører forsinkelser på ruten. Endvidere omtales selskabets uvilje mod at indsætte eller indchartre andet materiel.

Den 4. marts 1985 besvarede jeg et spørgsmål (S 749) fra Svend Andersen om Maersk Airs beflyvning af Rønneruten. Denne besvarelse vedlægges som bilag. (Ikke optrykt her. Der henvises til Folketingstidende, forhandlingerne 1984-85 sp. 7261 og 7262).

Idet jeg i øvrigt henviser til denne besvarelse, vil jeg her supplerende oplyse følgende:

I Danairsamarbejdet beflyver Maersk Air ud over Rønneruten ruterne fra København til henholdsvis Billund, Esbjerg, Odense, Skrydstrup, Thisted og Færøerne. Til betjening af ruterne anvender Maersk Air 3 Dash 7, 3 Shorts 360 og 2 Boeing 737-200-fly.

Enkelte af de nævnte fly benyttes dog tillige til udenrigsruteflyvning: et Dash 7-fly beflyver 2 gange dagligt ruten Billund–Southend v.v. og et Shorts 360-fly beflyver én gang dagligt ruten Esbjerg–Århus–Stavanger v.v.

Maersk Air har, som det ses, en flåde af forskellige størrelser fly, der kan indsættes efter behovet på en given rute. Dette princip om tilpasset kapacitet blev indført i forbindelse med omlægningen af dansk indenrigsflyvning den 1. oktober 1982.

Forud for hver trafikprogramperiode drøfter Danair selskabets trafikprogramoplæg med de såkaldte kontaktråd for de enkelte ruter, hvori sidder repræsentanter for kommuner, amter, erhvervsliv, lufthavn m.v.

Bla. på grundlag af kontaktrådsreferaterne – hvori tilfredshed/utilfredshed med den pågældende rutes betjening er gengivet – vurderer ministeriet, om det ansøgte trafikpro-

gram må antages at dække trafikbehovet i den omhandlede periode.

For så vidt angår Rønneruten kan det i denne forbindelse oplyses, at trafikprogrammet for den nuværende periode af kontaktrådet for Rønne »blev godkendt, og der blev udtrykt glæde over den positive udvikling, som man forventede ville fortsætte«.

For at følge trafikafviklingen kontinuerligt modtager ministeriet hver måned statistikker fra Danair over eventuelle forsinkelser og aflysninger samt belægning m.v. for hver enkelt rute.

Såfremt ministeriet skønner, at en bestemt rute i en periode ikke er blevet betjent tilfredsstillende, udbeder ministeriet sig en redegørelse herom fra Danair og tager de initiativer, som situationen giver anledning til.

Det er selvfølgelig umuligt helt at undgå forsinkelser i trafikafviklingen, idet disse bl.a. kan være forårsaget af vejrforholdene, som selskaberne jo ikke er herre over. Herudover kan forsinkelser opstå som følge af tekniske fejl på flyene eller i forbindelse med et sent ankomende tilslutningsfly.

I tilfælde af forsinkelser eller aflysninger forsøger Maersk Air dels selv at indsætte en vis reservekapacitet, dels at indchartre materiel hos SAS, Cimber Air, Sterling Airways, Conair, Alkair og/eller andre selskaber. Maersk Air har med en række af disse selskaber tillige indgået standardindlejningsaftaler med henblik på hurtig indsættelse af ekstrakapacitet.

Det er af spørgeren antydnet, at Maersk Air har for lille en reserveflykapacitet. En sådan påstand kan diskuteres, men det må dog samtidig erindres, at et reservefly koster penge – et Boeing 737-reservefly belaster regnskabet med ca. 18 mill. kr. på årsbasis – hvilket påvirker de samlede driftsudgifter og derigennem billetpriserne.

Maersk Air arbejder ifølge oplysninger fra selskabet på en fortsat forbedring både på kort og lang sigt af regulariteten. Maersk Air forhandler således for øjeblikket med Alkair om en permanent stand-by-ordning, der indebærer, at der i spidsbelastningsperioder altid er et Fokker 27 Friendship-fly (inkl. piloter) til rådighed for Maersk Air.

Herudover har selskabet netop bestilt 4 Fokker 50-fly til levering i 1987 til afløsning af de 3 Dash 7-fly.