

[Svend Heiselberg]

Begrundelse

Igennem de sidste måneder har der været næsten konstant forsinkelse på eksempelvis Stauning/Thisted-ruten. Forholdene er efterhånden sådan, at for at være sikker på at nå frem må man rejse dagen før for at nå frem til vigtige møder.

Besvarelse (10/9 80):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

I anledning af spørgsmålet, der er særligt begrundet i forholdene på ruten Stauning/Thisted, har Danair A/S over for mig oplyst, at de omhandlede forsinkelser for den alt-overvejende dels vedkommende skyldtes overgang fra større, brændstofkrævende fly til mindre, brændstofbesparende fly.

Danairs fartplan pr. 1. april 1980 var for Cimber Airs vedkommende baseret på indchartring af 2 stk. jetfly af typen F-28. De stigende brændstofpriser og lavere passagerantal gjorde imidlertid, at det beløb, Danair var i stand til at betale for indchartringen, ikke kunne dække de faktiske produktionsomkostninger for Cimber Air, hvorfor dette selskab valgte at udchartre disse fly til Saudi-Arabien.

Cimber Air meddelte derefter Danair, at selskabet ville indchartre 2 stk. turbopropelfly af typen F-27. Af hensyn til produktionsfordelingen mellem de tre moderselskaber i Danair A/S blev det dog besluttet, at Maersk Air skulle anskaffe og operere ét fly, og at Cimber Air ligeledes skulle anskaffe og operere ét fly. Maersk Air valgte at anskaffe et turbopropelfly af typen Hawker Siddeley 748, mens Cimber Air indchartrede et turbopropelfly af typen F-27. Disse fly indsattes i trafikken den 16. juni og 27. juni 1980, efter at ministeriet havde meddelt tilladelse hertil.

I forbindelse med indchartringen af flyene havde moderselskaberne fået opgivet de forventede flyvetider for de strækninger, der skulle beflyves, og disse tider blev anvendt i den af Danair publicerede fartplan. Allerede efter få dages forløb måtte Danair indse, at flyvetiderne ikke kunne overholdes, og efter en forhandling med moderselskaberne blev det besluttet, at der skulle anskaffes endnu et turbopropelfly. Maersk Air indchartrede derefter endnu et fly af typen HS 748, og dette

fly er indsat i trafikken pr. 1. september 1980.

I månederne juli og august har der derfor været en række forsinkelser på de ruter, der er blevet befløjet med turbopropelflyene, nemlig ruterne Sønderborg, Skrydstrup, Stauning og Thisted. De største forsinkelser opstod på Sønderborg og Skrydstrup, hvor forsinkelserne blev akkumuleret i løbet af dagen, hvilket var baggrunden for, at Danair i august måned indsatte andet materiel på middagsforbindelsen til Skrydstrup. På Stauning/Thisted-ruten var forsinkelsen på morgen- og middagsforbindelsen op til ca. 20 minutter. Forsinkelsen på aftenruten var på op til ca. 40 minutter, idet flyet havde akkumuleret en forsinkelse på ca. 20 minutter fra en direkte foranliggende Sønderborgrute.

Ud over disse forsinkelser, som var direkte foranlediget af den for stramme fartplan, har der enkelte dage været større forsinkelser, som er opstået af andre årsager.

Efter det oplyste afvikles trafikken nu i overensstemmelse med Danairs fartplan, således som den er revideret og godkendt af ministeriet pr. 1. september 1980. Jeg finder derfor ikke anledning til at foretage yderligere.

Spm. nr. 1230

Til *energiministeren (29/8 80)* af:

Waldorff (VS):

»Hvilke økonomiske konsekvenser vil det have for en kontrakt i forbindelse med en kommende olierørledning, hvis A. P. Møller inden afslutningen af kontrakten har indgået langtidskontrakter med private olieselskaber om levering af olien fra Gormfeltet?«

Begrundelse

Ifølge dagbladet Politiken er A. P. Møller i fuld gang med forhandlinger om langtidskontrakter med private olieselskaber.

Det sker på et tidspunkt, hvor regeringen stadig ikke har kunnet fremlægge resultater af sine forhandlinger med DUC om levering af Nordsøolien gennem en statslig olierørledning.

Situationen kan altså blive den, at den danske stat vil blive stillet over for det faktum, at forrentningen af en olierørledning forringes, fordi A. P. Møller er kontraktligt