

Vedrørende § 16.02.01. Flyveledertjenesten.

Jeg kan indledningsvis om den øjeblikkelige flyveledersituation oplyse, at der efter forhandling med CO II og med tiltrædelse af finansministeriet mellem Statens Luftfartsvæsen og Luftfartsvæsenets Personaleforening er indgået en aftale om en rådighedsordning for flyveledere, der forpligter disse til at påtage sig det for trafikafviklingen nødvendige merarbejde. Denne aftale er gældende til 1. april 1983, hvorfor det er min vurdering, at afviklingen af lufttrafikken vil være stabil i denne periode. Et udkast til aktstykke vedrørende de bevillingsmæssige omdisponeringer, som den nævnte aftale nødvendiggør, er for øjeblikket til behandling i finansministeriet.

For så vidt angår situationen frem til 1985 kan jeg oplyse, at Statens Luftfartsvæsen skønner, at den ekstraordinære afgang af flyveledere, som fandt sted i 1980, idet 20 flyveledere forlod tjenesten, vil være erstattet efter 1. april 1983.

Herudover skønnes det, at der i løbet af 1983-84 vil ske en sådan tilgang af flyveledere, at behovet for overarbejde ikke længere vil være så stort.

Med hensyn til udvalgets spørgsmål om uddannelsesstiden kan jeg henvise til, hvad jeg allerede i min skrivelse til finansudvalget af 12. juni 1980 som svar på udvalgets spørgsmål af 21. maj 1980 har oplyst, nemlig at der allerede er iværksat en forkortet uddannelse, der reducerer uddannelsesstiden med ca. 10 måneder.

Det vil bero på erfaringerne fra denne nye uddannelse, om der vil kunne ske yderligere reduktioner i uddannelsesstiden.

Udvalget har i sammenhæng hermed rejst spørgsmål om anvendelse af militære flyveledere. Hertil kan jeg oplyse, at i det omfang militære flyveledere i forvejen er indøvet i civile flyvekontrollfunktioner, kan de - under forudsætning af de militære myndigheders tilslutning hertil - anvendes på sådanne poster. Antallet af disse poster er imidlertid meget begrænset, og generelt må det konstateres, at militære flyveledere må gennemgå en omskoling af længere varighed for at kunne varetage trafikafviklingen for Kastrup lufthavn og tjenesten i kontrolcentralen i Maglebylille, som er helt afgørende for trafikafviklingen i det danske luftrum.

En henvisning til de foranstaltninger, der blev truffet af den amerikanske regering i forbindelse med, at et antal amerikanske flyveledere forlod tjenesten, er ikke umiddelbart relevant, idet ca. halvdelen af de amerikanske flyveledere efter det for mig oplyste forblev i tjeneste og derfor kunne varetage de mere komplicerede funktioner samt medvirke ved den nødvendige omskoling af de militære flyveledere. En tilsvarende situation kan ikke forventes at foreligge i tilfælde af en dansk konflikt.

For så vidt angår spørgsmålet om en koordinering af den civile og den militære uddannelse, kan jeg - såfremt udvalgets spørgsmål sigter på, om en koordinering skulle kunne indebære en øget tilgang af flyveledere - oplyse, at luftfartsvæsenet har et meget stort antal kvalificerede ansøgere, hvorfor der ikke er behov for den yderligere tilgang, som en sådan koordinering vil kunne indebære. I denne forbindelse vil jeg gerne minde om, at det som bekendt er uddannelseskapaciteten, der udgør flaskehalsen.

Endelig kan jeg for så vidt angår udvalgets sidste spørgsmål oplyse, at Statens Luftfartsvæsen allerede i mange år har uddannet henholdsvis militærpiloter og andre med flyvecertifikat til flyveledere. Udgifterne ved en sådan uddannelse, der varer 1½-2 år, andrager ca. 200.000 kr., hvilket er ca. 50.000 mindre end udgiften til en almindelig uddannelse.

Der vedlægges 40 genparter af denne skrivelse.

J. RISGAARD KNUDSEN

Til finansudvalget