

Regeringens proposition

1980/81:6

om utbildning av piloter för den civila luftfarten m. m.

beslutad den 26 juni 1980.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en civil pilotutbildning inrättas. Avsikten med den nya utbildningen är att flygvapnet skall få behålla sina piloter samtidigt som främst SAS behov av svenska piloter tillgodoses. Kostnaden för att utbilda en Viggenpilot uppgår till ca 4 milj. kr. exklusive kapitalkostnaderna. En pilot som utbildas civilt enligt de krav som SAS ställer beräknas kosta totalt högst 0,5 milj. kr. Förslaget innebär således en avsevärd besparing för flygvapnet.

Huvuddelen av den civila pilotutbildningen kommer att lokaliseras till Ljungbyhed. Härigenom uppnås den billigaste och effektivaste lösningen såväl för den civila utbildningen som för samhället som helhet. En lokalisering till Ljungbyhed ger också tillfredsställande utvecklingsmöjligheter utan onödiga bindningar för framtiden.

En del av den besparing som flygvapnet gör genom tillkomsten av en civil pilotutbildning bör användas för att finansiera verksamheten. Mot den bakgrunden är det naturligt att chefen för flygvapnet blir huvudman för den grundläggande delen av utbildningen. SAS är för sin del berett att svara för den bolagsanpassade delen av utbildningen. En organisationskommitté tillsätts med uppgift att svara för den närmare planläggningen av utbildningen.

Utbildningen bör påbörjas snarast möjligt.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1980-06-26

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Krönmark, Johansson, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell.

Föredragande: statsrådet Adelson

Proposition om utbildning av piloter för den civila luftfarten m. m.

1 Inledning

Rekrytering av piloter till den förvärvsmässiga civila luftfarten – linjefart, charterflyg och bruksflyg – sker huvudsakligen bland flygvapnets piloter. Hittills har, med hänsyn till tillgång och behov av piloter, en sådan rekrytering kunnat ske utan större olägenheter för försvaret. Anledningen till att rekryteringen av piloter till den civila luftfarten i så hög grad inriktats på flygvapnets personal är – vid sidan av att ifrågavarande personal har utvalts efter särskild lämplighetsprövning och besitter betydande praktisk flygerfarenhet – att det i landet saknas en sammanhållen och heltäckande civil utbildning av trafikflygare.

Kostnaderna för att utbilda militära piloter har under de senaste åren ökat mycket kraftigt. Flygvapnet har därför inte kapacitet och ekonomiska möjligheter att fortsättningsvis rekrytera och utbilda fler piloter än vad som krävs för att täcka krigsorganisationens behov. Det totala rekryteringsbehovet av kvalificerade civila piloter kommer som följd härav att inom kort överstiga det antal piloter som flygvapnet utbildar.

Mot denna bakgrund tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av regeringens bemyndigande den 29 juni 1978 en särskild utredare med uppdrag att utreda frågan om rekrytering och utbildning av flygförare till den civila luftfarten m. m.

Utredaren¹, som har arbetat under benämningen pilotutbildningsutredningen, överlämnade i augusti 1979 betänkandet (Ds K 1979:5) Rekrytering och utbildning av flygförare till den civila luftfarten. I betänkandet föreslås att en ny sammanhållen civil trafikflygarutbildning inrättas. Utbildningen

¹ Ekonomidirektör Sven-Roland Letzén.

bör vara målinriktad för anställning inom den mest kvalificerade civila luftfarten för att därigenom utgöra ett verkligt alternativ till fortsatt rekrytering av militärt utbildade flygförare. För att uppnå ett totalt sett effektivt utnyttjande på kort och lång sikt av samhällets resurser för grundläggande flygutbildning bör enligt utredningen Ljungbyhed väljas som lokaliseringsort för den civila pilotutbildningen. Eftersom SAS rekryteringsbehov är det dominerande och det är angeläget att skolan verkligen utnyttjas för sitt syfte bör SAS ha ett visst ansvar för utbildningen av civila piloter. Utredningen föreslår därför att staten och SAS bör gå samman i ett aktiebolag som driver skolan. En sammanfattning av betänkandet redovisas i *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av överbefälhavaren, försvarets materielverk, fortifikationsförvaltningen, försvarets rationaliseringsinstitut, försvarets fastighetsnämnd, flygtekniska försöksanstalten, luftfartsverket, chefen för luftfartsinspektionen, statens haverikommission, statskontoret, riksrevisionsverket, universitets- och högskoleämbetet, skolöverstyrelsen, statens naturvårdsverk, arbetsmarknadsstyrelsen, statens planverk, länsstyrelsen i Södermanlands län, länsstyrelsen i Östergötlands län, länsstyrelsen i Kalmar län, länsstyrelsen i Kristianstads län, länsstyrelsen i Västmanlands län, länsstyrelsen i Kopparbergs län, länsstyrelsen i Gävleborg län, länsstyrelsen i Norrbottens län, beredningen för det fortsatta arbetet om kvinnan i försvaret, jämställdhetskommittén, Tjänstemännens Centralorganisation, Centralorganisationen SACO/SR, Svensk pilotförening, Scandinavian Airlines System, Linjeflyg AB, Swedair AB, Nyge Aero AB, AB Svenska luftfartsskolan, Kungl. Svenska Aeroklubben, Svenska allmänflygföreningen, Taxiflygföretagens riksförbund, Helikopterföretagens riksförbund, Nyköpings kommun, Linköpings kommun, Kalmar kommun, Klippans kommun, Västerås kommun, Borlänge kommun, Gävle kommun, Kiruna kommun och SAAB-Scania AB.

Härutöver har synpunkter inkommit från Stiftelsen Södermanlands läns utvecklingsfond, Studsviks energiteknik AB, arbetsgruppen för bevakning av sysselsättningsfrågor i Nyköping, arbetsförmedlingen i Nyköping, Nyköpingsortens Industriförening, skolchef Erik Collinder, Leopold Nääs, Svenskt Stål AB, Nybro kommun och Västerås miljövårdsgrupp.

Remissinstanserna delar som regel utredningens uppfattning om behovet av en ny sammanhållen civil pilotutbildning. Man anser också att staten har ett stor ansvar för att en sådan utbildning kommer till stånd.

Remissinstanserna har ägnat väsentlig uppmärksamhet åt frågan om var utbildningen skall lokaliseras. Flera remissinstanser anser att utredningen borde ha redovisat kostnadsberäkningar också för andra lokaliseringsalternativ än Ljungbyhed. En flexibel lösning bör enligt många remissinstanser väljas med hänsyn till osäkerheten om det framtida behovet av civila piloter. Bl. a. därför bör befintliga anläggningar i möjligaste mån utnyttjas. SAS framhåller att den rekryteringsbas som bolaget hittills kunnat utnyttja i form

av flygvapnen i de tre skandinaviska länderna inte kommer att vara tillräcklig för att täcka de kommande årens avgångar hos SAS och än mindre behovet under senare delen av 1980-talet.

SAS principiella inställning är att staten bör vara huvudman för den grundläggande pilotutbildningen i likhet med vad som gäller för annan grundläggande yrkesutbildning. SAS anser vidare att det principiellt inte föreligger något skäl för den av utredningen föreslagna kostnadsfördelningen, eftersom hela den föreslagna utbildningen är jämförlig med annan grundläggande utbildning för vilken staten iklätt sig kostnadsansvaret.

Utredningen har diskuterat ett flertal lokaliseringsalternativ samt också diskuterat att dela upp utbildningen på olika orter. Det är därför svårt att få en entydig bild av remissinstansernas inställning i lokaliseringsfrågan. Det synes dock som om flera remissinstanser föredrar Ljungbyhed för hela eller delar av utbildningen framför något annat lokaliseringsalternativ.

En sammanställning av remissyttrandena redovisas i *bilaga 2*.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Nuvarande och framtida pilotutbildning

Flyget är en viktig del av transportsektorn med en stor och växande betydelse för samhällsutvecklingen i stort. Ett väl fungerande flyg är ett nödvändigt hjälpmedel i kontakterna mellan svenskt näringsliv och omvärlden. Vad gäller inrikestrafiken är tillgången på snabba persontransporter en avgörande förutsättning för ett väl fungerande näringsliv och en effektiv förvaltning. Även för enskilda människor är den tidsvinst och de ökade resmöjligheter som flyget erbjuder av stor betydelse.

Den civila luftfarten har utvecklats mycket snabbt under senare år, inte bara i Sverige utan också internationellt. Den hittillsvarande snabba utvecklingen har varit möjlig tack vare flygets höga transporteffektivitet främst över långa avstånd. I svenskt inrikesflyg tillämpas sedan hösten 1978 i syfte att uppnå ett effektivare resursutnyttjande ett nytt prissystem med en differentierad och till viss del marginalkostnadsgrundad prissättning. Det nya prissystemet har kraftigt ökat efterfrågan på inrikes flygresor.

Antalet avresande passagerare från de statliga flygplatserna har sedan 1960-talet ökat med i genomsnitt ca 10 % per år. Antalet starter och landningar (flygplansrörelser) har under samma period ökat med ca 5 % per år. Den lägre ökningstakten för antalet flygplansrörelser beror på utvecklingen mot större flygplan med ökad passagerarkapacitet.

Allmänflyget har också haft en starkt tillväxt och svarar nu för ca 75 % av det totala antalet flygplansrörelser på flygplatserna i landet och ca 85 % av antalet flygplansrörelser med svenskregistrerade flygplan.

Den framtida bränslesituationen är av väsentlig betydelse för flygets utveckling. Inom flygindustrin pågår ett forcerat utvecklingsarbete vad gäller

flygplans- och motorutvecklingen i syfte att minska bränsleförbrukningen. Successivt kommer därför nya och mer bränsleeffektiva flygplanstyper att tillföras marknaden.

På de svenska flygplatserna kommer under perioden fram till år 1990 enligt luftfartsverket antalet passagerare i utrikes charter att öka med ca 6 % per år. Antalet passagerare i den inrikes och utrikes linjefarten beräknas öka med ca 7 % per år. Antalet landningar i inrikes trafik bedöms under samma period öka med ca 5 % per år och i utrikes trafik med ca 3 % per år.

Det framtida pilotbehovet påverkas av en rad faktorer som till en del är mycket svåra att bedöma. Det gäller främst utvecklingen av den internationella luftfarten med dess markerade känslighet för politiska och ekonomiska förändringar. Utvecklingen vad gäller bränslepriserna och tillgången på bränsle utgör vidare ett osäkerhetsmoment för luftfarten. Tjänstgöringstidsavtal och bemanningsregler påverkar också behovet av civila piloter.

Det rekryteringsbehov som SAS, LIN och bruksflygföretagen anmält till pilotutbildningsutredningen uppgår till totalt 70–85 piloter per år. Härav svarar SAS svenska behov för 50–55 piloter/år, LIN för 5–10 piloter/år och bruksflyget för 15–20 piloter/år. Utredningen konstaterar att de anmälda behoven grundas på mycket försiktiga antaganden om den civila luftfartens framtida utveckling.

Utredningen konstaterar vidare att man även internationellt sett är på väg in i ett läge med brist på utbildade piloter. Detta kan förorsaka avgångar från de svenska bolagen. Någon hänsyn härtill har inte tagits i de redovisade behoven. Remissinstanserna har i regel inte haft något att erinra mot utredningens överväganden om rekryteringsbehovet.

Flygbolagen ser fortlöpande över sina rekryteringsbehov med hänsyn till ändrade förutsättningar. I brev till kommunikationsdepartementet den 28 januari 1980 har SAS anmält att bolagets rekryteringsbehov i Sverige från den tidpunkt en civil pilotutbildning kan lämna bidrag och t. o. m. år 1987 utgör ca 40 piloter/år. Detta innebär ett minskat rekryteringsbehov med 10–15 piloter per år jämfört med tidigare redovisade uppgifter.

För egen del vill jag i likhet med utredningen understryka att det är mycket svårt att bedöma det framtida behovet av piloter. Energisituationen och den ekonomiska utvecklingen kan innebära väsentliga svårigheter för flygbolagen, vilket gör att pilotbehovet kan komma att minska. Å andra sidan kan jag konstatera att flygbolagen på olika sätt fortlöpande söker möta en framtid som i dag ter sig osäker. Detta sker bl. a. genom förändringar i flygplansflottans sammansättning med större och mer bränsleeffektiva flygplan, i trafikprogrammets uppläggning, i prissystemet för att uppnå bättre resursutnyttjande och i den operativa planeringen.

Mot bakgrund härav och med hänsyn till flygets stora betydelse för de in- och utrikes person- och godstransporterna är jag övertygad om en fortsatt positiv utveckling av luftfarten. Detta innebär enligt min mening att det föreligger ett samhälleligt intresse av att behovet av kvalificerade piloter för

den civila luftfarten tillgodoses på ett effektivt sätt och till rimliga kostnader. Eftersom viss osäkerhet föreligger är det emellertid angeläget att frågan om den framtida pilotutbildningen får en flexibel lösning så att eventuella förändringar i rekryteringsbehovet kan mötas utan större kostnader.

För olika kategorier flygpersonal gäller skilda behörighetskrav och certifieringsbestämmelser. Certifikatsbestämmelserna är internationella och grundar sig på bestämmelser som antagits av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Bestämmelserna återfinns i Annex 1 till den konvention som reglerar ICAO:s verksamhet. Olika krav gäller för förare av flygplan och av helikoptrar. För tjänstgöring som pilot i luftfart utan förvärvssyfte krävs lägst privatflygarcertifikat (A-certifikat). Luftfart i förvärvssyfte kräver att föraren innehar trafikflygarcertifikat (B-, C- eller D-certifikat).

För att erhålla A-certifikat krävs en utbildning som bl. a. omfattar minst 40 timmars flygtid. A-certifikat berättigar till flygning enbart under goda väderförhållanden (s. k. VFR-flygning). Betalande passagerare får inte medföras.

För B-certifikat krävs minst 200 timmars flygtid. Teoriundervisningen omfattar samma ämnen som ingår i utbildningen till A-certifikat. Kunskapskraven är dock högre. Detta certifikat är det lägsta trafikflygarcertifikatet. Innehavare av B-certifikat får tjänstgöra som pilot på lätta flygplan, dvs. flygplan under 5 700 kg. Certifikatet är också tillräckligt för flyglärartjänst under förutsättning att föraren genomgått godkänd flyglärarytbildning.

A- och B-certifikat kan kompletteras med behörighetsbevis för flygning enligt instrumentflygreglerna, s. k. IFR-bevis. Förare med B-certifikat och IFR-bevis kan tjänstgöra som biträdande pilot på transportflygplan (flygplan över 5 700 kg.). För erhållande av C- och D-certifikat krävs en flygerfarenhet av minst 900 timmar resp. 1 500 timmar. Samma teorikunskap erfordras för dessa certifikat.

En utgångspunkt för pilotutbildningsutredningens arbete var att kartlägga behovet av piloter inom den förvärvsmässiga luftfarten (transportflyg och bruksflyg) samt den del av allmänflyget i övrigt som kräver trafikflygarkompetens, nämligen skolflyg och det s. k. affärsflyget. Utredningen har därför begränsat kartläggningen till att omfatta piloter med trafikflygarkompetens och med behörighet att flyga enligt instrumentflygreglerna.

De utbildningsmöjligheter som i dag erbjuds för en blivande pilot är antingen via militär flygutbildning och anställning vid flygvapnet eller via civil utbildning i Sverige eller utomlands.

Utbildningen inom flygvapnet tar 3–5 år innan eleven är färdig att placeras på krigsflygdivision. SAS och LIN har huvudsakligen rekryterat piloter som fått sin utbildning vid flygvapnet och i regel sådana som har några års erfarenhet av tjänstgöring på förband.

Civil utbildning ges vid flygklubbar och flygskolor på elevernas egen bekostnad. I avsaknad av en sammanhållen grundutbildning för trafikflygare

i landet måste eleverna utöver utbildningen också skaffa flygerfarenhet för att svara upp mot anställningskraven inom den förvärvsmässiga luftfarten. Detta ger en i tiden utsträckt utbildning, vilket väsentligt ökar kostnaderna.

I likhet med i Sverige sker SAS rekrytering av piloter i Danmark och Norge huvudsakligen från resp. lands flygvapen. Det finns dock väsentliga skillnader. Utredningen pekar härvid på att militära piloter i Danmark och Norge har tjänsteplikt. Vidare är den militära flygutbildningen i dessa länder huvudsakligen förlagd till USA och innebär en viss kvantitativ överutbildning i förhållande till enbart militära behov. Vidare nämner utredningen att det i Danmark och Norge finns former för statligt ekonomiskt stöd åt enskilda som vill genomgå civil pilotutbildning.

Även i flertalet övriga europeiska länder finns en tidsbunden tjänsteplikt för militära piloter. I flera fall är också möjligheterna för de nationella flygbolagen att rekrytera militära piloter starkt beskurna. Statliga bidrag utgår i många fall till grundläggande civil pilotutbildning.

Pilotutbildningsutredningen anser att det finns starka skäl för en ny civil pilotutbildning i Sverige och föreslår att en sådan inrättas med statligt stöd.

Flertalet remissinstanser delar utredningens uppfattning om behovet av att inrätta en ny sammanhållen civil trafikflygarutbildning. Många remissinstanser menar att en civil trafikflygarskola är den enda realistiska lösningen för att tillgodose den civila luftfartens behov och därmed även förbättra flygvapnets tillgång på piloter. Flera remissinstanser tar också upp frågan om en förbättrad flygläroartutbildning.

Chefen för luftfartsinspektionen tillstyrker att en trafikflygarskola inrättas i första hand för att tillgodose den tunga luftfartens behov av piloter. Dessutom är inspektionen ytterst angelägen att frågan om flygläroartutbildningen får en positiv lösning.

Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet och chefen för utbildningsdepartementet får jag anföra följande. Jag delar utredningens och remissinstansernas uppfattning om behovet av en ny civil pilotutbildning. En ny civil pilotutbildning krävs för att säkerställa tillgången på piloter inom försvaret och minska antalet förtidsavgångar till flygbolagen. Vidare är en civil pilotutbildning nödvändig för att den civila luftfartens långsiktiga utveckling skall kunna tryggas genom att behovet av piloter tillgodoses och för att tillgängligheten till yrket skall öka.

Jag vill i sammanhanget framhålla att den militära flygutbildningen inte är öppen för kvinnor. De militära lämplighetstesterna kan dessutom innebära att elever inte antas till flygutbildning trots att de skulle kunnat bli lämpliga piloter för trafikflyget.

Av utredningens material framgår att flygvapnets utbildningsbehov successivt sjunkit och för de närmaste åren kommer att uppgå till ca 30 piloter/år. Om SAS fortsätter att rekrytera sina piloter huvudsakligen från

flygvapnet kommer således varken SAS eller flygvapnets pilotbehov att kunna tillgodoses. En vakanssituation skulle snart uppstå inom försvaret vilket från försvarspolitisk synpunkt skulle innebära allvarliga problem.

Att öka flygvapnets resurser för utbildning av militära piloter för att därigenom tillgodose de civila behoven är enligt min mening ekonomiskt oacceptabelt. Kostnaderna för att utbilda en pilot för flygplanet 37 Viggen uppgår således till drygt 11 milj. kr. om kapitalkostnaderna för flygplanen medräknas och till närmare 4 milj. kr. om kapitalkostnaderna exkluderas.

För att bl. a. övergångsvis dämpa förtidsavgångarna genomför flygvapnet f. n. ett begränsat antal reservofficerskurser som i samarbete med SAS och LIN kompletterats med ett civilt utbildningsskede. Utbildningen genomförs med befintlig militär flygmateriel. Kostnaden per utbildad pilot uppgår i detta fall till ca 1,2 milj. kr. (exkl. kapitalkostnaderna). En civil pilotutbildning bör kunna genomföras till väsentligt lägre kostnader.

I dag utbildas enligt utredningen civilt ca 70 svenska trafikflygare per år till B-certifikat med IFR-bevis. Utbildningskvaliteten varierar och utbildningsmålet är oftast enligt utredningens bedömning att endast uppfylla minimi-kraven för ifrågavarande certifikat. De befintliga flygskolorna har som regel en liten fast organisation och hyr vid behov in resurser bl. a. i form av deltidsarbetande teori- och flyglärare.

Det är inte fråga om att öka det antal elever som genomgår trafikflygarutbildning utan att förbättra kvaliteten på utbildningen. Det är sålunda enligt utredningen för närvarande vanligt att civilt utbildade piloter inte får anställning som piloter i de större flygbolagen eftersom de inte klarar de anställningskrav som ställs.

Utredningen föreslår att den teoretiska och praktiska utbildningen skall läggas upp så att utbildningen kan genomföras på rimlig tid och med en bestämd resursinsats. Detta mål kan inte nås med en utbildning uppdelad på flera skolor med olika flygplanstyper och skild instrumtering. Vidare föreslår utredningen att eleverna skall vara heltidsstuderande vilket ställer speciella krav på organisation och utbildningsplanering. Detta tillsammans med kraven på kontinuitet i utbildning och elevbehandling innebär att utbildningen inte kan genomföras med huvudsakligen deltidsarbetande lärare. Det torde därför inte vara möjligt att höja kvaliteten på den nuvarande civila utbildningen till en för SAS och andra flygbolag acceptabel nivå. Jag delar utredningens bedömning i detta avseende och förordar att en ny sammanhållen civil pilotutbildning etableras. För SAS måste en pilot från en sådan utbildning vara att föredra framför militärt utbildade piloter genom lägre ålder och civilt anpassad grundutbildning.

Av särskild vikt är att det genom en ny civil pilotutbildning skapas väsentligt ökade möjligheter för kvinnor att utbilda sig till trafikflygare och få anställning som piloter inom den kvalificerade civila luftfarten.

Enligt pilotutbildningsutredningen finns det starka skäl för att staten

engagerar sig i en ny civil pilotutbildning. Remissinstanserna delar denna uppfattning. Efter samråd med cheferna för försvars- och utbildningsdepartementen konstaterar jag att det finns såväl trafik-, försvars- som utbildningspolitiska skäl för att staten tar en aktiv del i den civila pilotutbildningen. Ett sådant engagemang är dessutom vanligt internationellt sett.

Det är enligt min mening mest angeläget med en planmässig lösning av den tunga luftfartens rekryteringsbehov eftersom det i första hand är SAS och LIN som konkurrerar med flygvapnet om de militära piloterna. Bruksflyget har hittills haft en tillfredsställande rekrytering av civilt utbildade piloter. Antalet elever som själva är beredda att betala sin utbildning kan komma att minska i och med tillkomsten av en särskild utbildning som avses täcka SAS och LIN:s pilotbehov. Med hänsyn till allmänflygets roll som kompletterande transportmedel är det angeläget att en ny civil pilotutbildning också får viss kapacitet för att tillgodose det kvalificerade bruksflygets behov av piloter.

2.2 Uppläggning av en ny civil pilotutbildning

För att trygga tillgången på piloter inom flygvapnet bör enligt utredningen utbildningen inriktas på i första hand SAS och på sikt även på LIN:s behov. Utbildningen bör målinriktas och anpassas efter dessa avnämares krav så att det blir fördelaktigare för flygbolagen att välja civilt utbildade piloter framför de som fått en militärt inriktad utbildning.

Allmänt sett delar jag denna bedömning. Jag anser således att det mål för utbildningen samt den uppläggning av utbildningen som pilotutbildningsutredningen angett är lämplig. Remissinstanserna har som regel inte haft något att erinra mot utredningens förslag i dessa delar. Målet för utbildningen bör därför vara att ge eleverna nödvändig formell behörighet och tillräcklig praktisk erfarenhet för att utbildningen skall kunna följas av typskolning inom resp. flygbolag på aktuell flygplanstyp.

Beträffande utbildningens uppläggning bör enligt min mening en ny sammanhållen grundläggande trafikflygarutbildning ges ett innehåll som motsvarar kraven för B-certifikat för tvåmotoriga flygplan och IFR-bevis (dvs. tillstånd att flyga enligt instrumentflygreglerna). Teoriutbildningen bör anpassas till att motsvara kraven för D-certifikat. Mot bakgrund av bedömt framtida pilotbehov bör utbildningen inledningsvis dimensioneras så att 55 piloter skall kunna utexamineras per år.

Enligt det utbildningsinnehåll som utredningen har redovisat kan utbildningen avgränsas i tre skeden, nämligen skede A (A-certifikatutbildningen), skede B (resterande enmotorutbildning) och skede C (tvåmotorutbildning). Skede C kan lämpligen delas upp i ett C₁-skede som behövs för att erhålla B-certifikat och IFR-bevis och ett C₂-skede som är till för att ge eleven operationell träning och erfarenhet. C₂-skedet föreslås vara bolagsanpassat. Den totala utbildningstiden är enligt utredningens förslag ca 18 månader.

Tidsåtgången för de angivna skedena i utbildningen är fyra månader, åtta månader resp. sex månader (varav C₁-skedet ca 1,5 månad). Den flygtid eleverna enligt förslaget skulle erhålla i de olika skedena är ca 40 timmar, ca 140 timmar resp. ca 70 timmar (varav C₁-skedet ca 15 timmar). I sammanhanget bör uppmärksammas att kostnaden per timme för tvåmotorflygplan är avsevärt högre än för enmotorflygplan, vilket starkt påverkar utbildningskostnaden för de olika skedena. Betydande användning av simulatorer förutsätts dels för att minska flygtidsbehovet, dels för att eleven på den tillmätta tiden och med rimlig säkerhet skall kunna träna situationer som kan uppkomma under flygning. Det gäller speciellt olika nödförfaranden.

Utredningen har diskuterat en uppdelning av utbildningen där skede A skulle kunna förläggas till en ort och skede B och C till en annan ort. En mer naturlig uppdelning är enligt min mening att hålla samman grundutbildningen, dvs. A-, B- och C₁-skedena. Skede C₂ är främst till för att eleven skall erhålla flygerfarenhet under bolagsanpassade former. SAS har förklarat sig villigt att svara för denna del av utbildningen varför skedet lämpligen kan förläggas till annan ort. Skedena C₁ och C₂ kan bedrivas med samma flyg- och simulatormateriel. Ett samordnat utnyttjande av dessa resurser kan vara fördelaktigt från kostnads- och utbildningssynpunkt. Flygutbildningen i skede C₁, som omfattar totalt ca 1,5 månad, torde därför också kunna genomföras på annan ort än skedena A och B.

I fråga om elevrekrytering har utredningen föreslagit ett urvalsförfarande som syftar till att välja ut elever som är lämpliga för pilotyrket. Av kostnads- och flygsäkerhetsskäl måste de elever som antas till utbildningen ha genomgått och godkänts vid en lämplighetsprövning så att det antal som kommer att avskiljas under utbildningen nedbringas till ett minimum. Det torde också vara till fördel för eleverna att få veta eventuell olämplighet innan utbildningen påbörjas. I sammanhanget kan nämnas att luftfartsinspektionen avser att utfärda bestämmelser som innebär att endast elev som godkänts vid lämplighetstest får påbörja flygutbildning.

Utredningen har vidare föreslagit att vissa formella behörighetskrav bör vara uppfyllda för att en elev skall bli antagen till utbildningen. Enligt utredningen bör ett generellt antagningskrav vara allmän behörighet för grundläggande högskoleutbildning. Särskilda behörighetskrav bör gälla i matematik och engelska. Tidigare flygutbildning bör enligt utredningen inte vara ett antagningskrav. De medicinska kraven bör överensstämma med gällande certifikatsbestämmelser.

Enligt utredningen åtgår vid det av utredningen bedömda elevantalet om 70–85 elever för utbildningens administration och utbildningsfunktion ca 65 personer. Härtill kommer diverse stödfunktioner bl. a. för flygplatsdrift, trafikledning, underhåll av flygplan samt inkvartering och kost.

I likhet med remissinstanserna har jag i stort inget att erinra mot utredningens förslag avseende de krav som bör ställas för antagning till skolan.

Enligt min mening är det dock lämpligt att en särskild organisationskommitté tillkallas med uppgift att med utgångspunkt i utredningens förslag precisera utbildningens mål och innehåll, dess uppläggning samt vilka krav som skall ställas på eleverna, bl. a. i fråga om vilka åldersgränser som skall sättas. När det gäller urvalsförfarandet bör möjligheterna till samordning med flygvapnets uttagningskommission beaktas.

Den övervägande delen av flygutbildningen samt simulatorträningen och teoriundervisningen måste vara lärarledd. Inom flygvapnet finns ett visst överskott på flyglärare i förhållande till fastställd organisation. Några av dessa har högre certifikatutbildning samt erfarenhet av civila navigationssystem. Dessa kan till viss del täcka det behov som en civil pilotutbildning ställer. Det är dock nödvändigt att huvudmannen i anslutning till den civila pilotutbildningen tillser att särskild utbildning sker av lärare för den civila pilotutbildningens behov.

Genomförandet av förslaget att etablera en civil pilotutbildning kräver åtskilligt förberedelsearbete innan utbildningen kan påbörjas. Den revidering som SAS gjort av sitt pilotbehov innebär att bolaget kan klara sig under de närmaste åren utan att rekrytera andra än de reservofficerare som nu under en övergångstid utbildas vid F 5 i Ljungbyhed. Enligt SAS bör dock den civila pilotskolan börja utexaminera civila piloter hösten 1982. Det innebär att den civila pilotutbildningen bör påbörjas hösten 1981. Förberedelsearbetet skall bedrivas med denna utgångspunkt.

Som jag tidigare redovisat skiljer sig förutsättningarna i Danmark och Norge från förhållandena i Sverige vad gäller tillgång på piloter. De viktigaste skillnaderna är enligt utredningen dels att försvarets piloter i Danmark och Norge har tjänsteplikt för att förhindra för tidiga avgångar från flygvapnet, dels att viss överutbildning av militära piloter sker, dels att civila flygelever i Danmark och Norge kan få statliga lån och bidrag.

De danska och norska flygvapnen har bl. a. härigenom i större utsträckning än det svenska kunnat klara konkurrensen från den civila luftfarten. Trots detta ser man i Danmark och Norge med oro på SAS framtida rekryteringsbehov och dess återverkan på det militära flyget. Man har därför i likhet med Sverige tillsatt särskilda utredningar med uppgift att utreda frågan. Den norska pilotutbildningsutredningen har nyligen avlämnat sitt förslag. I Danmark väntas ett förslag om en civil pilotutbildning under senare delen av år 1980.

Det norska förslaget till en civil pilotutbildning omfattar en utbildning som motsvarar kraven för att erhålla B-certifikat med IFR-bevis och med C/D-teori, dvs. i stort enligt det svenska förslaget skedena A, B och C₁. Utbildningstiden beräknas till ca 14 månader. Den vidareutbildning som erfordras för typskolning i resp. bolag förutsätts flygföretagen själva organisera. Detaljerna i det norska förslaget är inte angivna. Det torde dock kunna konstateras att det norska förslaget skulle ge en utbildning som kvalitetsmässigt är något lägre än det svenska förslaget. Som exempel kan

nämnas att det norska förslaget inte omfattar utbildning på avancerad simulator. Vidare är antalet teoritimar i det norska förslaget lägre än i det svenska.

När det gäller finansiering av utbildningen konstaterar den norska utredningen att kostnaderna för utbildning av elever till de angivna certifieringskraven bör bekostas av staten. Eleverna förutsätts dock själva bekosta kost och logi samt viss utbildningsmaterial.

De norska och svenska förslagen skiljer sig åt främst vad gäller utbildningens mål och innehåll och då närmast i fråga om den bolagsanpassade utbildningen, dvs. skede C_2 .

Om trafikflygarutbildning etableras i Norge enligt utredningens förslag kommer den i stort sett motsvara skede A, B och C_1 enligt den svenska pilotutbildningsutredningens förslag. Det är vidare troligt att resterande utbildning överläts på resp. flygbolag. Om så blir fallet kan det finnas en möjlighet att samordna den bolagsanpassade utbildningen, dvs. skede C_2 på skandinavisk basis. SAS bedöms ha intresse av att en sådan samordning kommer till stånd med hänsyn till önskemålet om en enhetlig utbildningsstandard. Utbildningen av svenska, danska och norska piloter under detta skede skulle eventuellt kunna samordnas i en gemensam skola. I sådant fall är det angeläget att de elever från Sverige, Danmark och Norge som påbörjar skede C_2 har samma utbildningsnivå.

2.3 Huvudmannaskap, lokalisering och finansiering

Jag har tidigare anfört en rad väsentliga skäl för att en civil pilotutbildning skall komma till stånd. I dagens mycket ansträngda statsfinansiella läge finns det emellertid inget ekonomiskt utrymme för nya kostnadshöjande åtaganden. De reformer som genomförs bör därför finansieras genom besparingar i befintlig verksamhet. Det huvudsakliga skälet för att staten nu skall engagera sig i en civil pilotutbildning är enligt min mening de samhällsekonomiska vinster som kan uppnås genom att flygvapnet får behålla de militärt utbildade piloterna, vilka eljest skulle söka anställning vid främst SAS. Kostnaden för att utbilda en pilot för flygplanet 37 Viggen är sålunda ca 4 milj. kr. exkl. kapitalkostnaderna att jämföra med kostnaden för en civilt utbildad pilot om totalt ca 500 000 kr. En fortsatt avtapning av militära piloter skulle förorsaka mycket allvarliga konsekvenser för flygvapnet vilket inte kan accepteras. Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet föreslår jag därför att en del av den besparing som chefen för flygvapnet gör genom tillkomsten av en civil pilotutbildning bör användas för att t. v. finansiera den grundläggande civila pilotutbildningen, dvs. skedena A, B och C_1 . I samband med kommande försvarsbeslut och när utbildningen har funnit sin form får finansieringen av statens kostnader för verksamheten övervägas, eftersom det är en utbildning som inte direkt kommer försvaret till godo. SAS är för sin del berett att ta det ekonomiska ansvaret för den

bolagsanpassade delen av utbildningen, skede C₂. SAS kommer dessutom att även fortsättningsvis svara för den fortlöpande typskolningen av piloterna.

Utredningen har vid valet av lokaliseringsort för den civila pilotutbildningen tagit hänsyn till en rad faktorer. De utbildningsmässiga kraven har därvid vägt tungt. Utbildningen bör således enligt utredningen lokaliseras så att verksamheten kan tillförsäkras goda betingelser och genomföras med avsett resultat. Särskild vikt måste också tillmätas de ekonomiska förhållandena. Det gäller främst de företagsekonomiska kostnaderna för alternativa lokaliseringar av skolan. Hänsyn måste också tas till kostnadsaspekterna i ett vidare perspektiv.

Miljön i lufrummet är av stor betydelse för att utbildningsmålet skall kunna nås inom fastställda tids- och kostnadsramar utan att säkerheten eftersätts. Detta återverkar på behovet av lufrums- och trafikledningsresurser. Även väderbetingelserna på lokaliseringsorten bör ge goda förutsättningar för en effektiv flygtjänst.

Lufrums- och flygtrafikledningskapaciteten vid och omkring den flygplats dit utbildningen lokaliseras är således en väsentlig faktor vid valet mellan olika alternativ. Flygtjänsten måste kunna bedrivas med hög regularitet för att utbildningen skall kunna genomföras med en acceptabel resursinsats.

De militära lokaliseringsmöjligheter pilotutbildningsutredningen studerat är flygvapnets flygplatser i Västerås (F 1), Ljungbyhed (F 5), Nyköping (F 11) och Kalmar (F 12). Kalmar flygflottilj och Nyköpings flygflottilj kommer enligt planerna att vara avvecklade den 1 juli 1980. F 1 kommer inom kort att läggas ned. Vid F 5 i Ljungbyhed finns flygvapnets skola för den militära utbildningen. Utredningen har också studerat möjligheterna att förlägga den civila pilotutbildningen till flygplatserna i Linköping, Borlänge och Gävle/Sandviken.

Utredningen har uteslutit de större civila flygplatserna samt flygvapnets flottiljflygplatser från prövning mot bakgrund av den trafikvolym utbildningen genererar och med hänsyn till de problem som uppstår från lufrums- och flygtrafikledningssynpunkt vid blandning av stora trafikmängder med skilda prestanda och uppträdande.

Övriga befintliga flygplatser har uteslutits av ekonomiska skäl. Stora ekonomiska insatser skulle krävas vid dessa flygplatser eftersom lämpliga lokaler ofta saknas. Vidare skulle i regel betydande trafikledningsresurser behöva tillkomma.

I samband med pilotutbildningsutredningens arbete har vissa kommuner förklarat sig beredda att medverka till att erforderliga lokaler och anläggningar iordningställs. De åtaganden som ställts i utsikt har varit av varierande omfattning. Enligt pilotutbildningsutredningen är därför de årliga driftkostnaderna för lokaler och anläggningar beroende av hur kostnaderna skall fördelas på olika nyttjare, dvs. vilken uppgörelse som kan träffas i varje enskilt fall. Detta innebär enligt utredningen att jämförbara kostnader för de

olika lokaliseringsalternativen inte kan tas fram utan ett mycket omfattande och tidsödande utredningsarbete som bl. a. kräver förhandlingar och i vissa fall osäkra antaganden.

Enligt utredningen bör man i första hand överväga de alternativ som från utbildningssynpunkt erbjuder bästa förutsättningar att utnyttja dels befintliga lokaler och anläggningar, dels erbjuder möjligheter till samordning med annan verksamhet. Samhällsekonomiskt är det enligt utredningen, oavsett om stat, kommun eller annan intressent svarar för investeringarna, bättre att ta i anspråk befintliga resurser än att bygga upp motsvarande resurser på annat håll. Tre alternativ – Västerås, Borlänge och Gävle/Sandviken – är i dessa avseenden klart underlägsna övriga alternativ. Ljunghed, Kalmar, Nyköping och Linköping har därför varit de orter utredningen studerat närmare.

Vid sin avvägning mellan dessa alternativ har utredningen kommit till det resultatet att den civila pilotutbildningen bör förläggas till Ljunghed. Härigenom åstadkoms enligt utredningens uppfattning ett effektivt utnyttjande av resurserna för grundläggande flygutbildning. Genom att förlägga pilotutbildningen till Ljunghed skapas förutsättningar att tillvarata det kunnande och den erfarenhet som finns samlad på F 5. I samarbete kan därmed enligt utredningen utbildningen av militära och civila piloter utvecklas.

Flera remissinstanser anser att utredningen borde ha redovisat kostnadsberäkningar även för andra lokaliseringsalternativ. I betänkandet saknas således kostnadsberäkningar för alternativen Kalmar och Nyköping samt för erforderliga åtgärder vid andra omgivande flygplatser som kommer att användas för den civila utbildningen. Luftfartsverket konstaterar i sammanhanget att kostnaderna för anpassning av flygplatser till civil standard uppgår till betydande belopp. Chefen för luftfartsinspektionen anser att utredningen är ofullständig med avseende på kostnadskonsekvenserna i olika alternativ.

Mina allmänna utgångspunkter vid valet av lokaliseringsort för utbildningen av civila piloter är att jag av ekonomiska skäl anser att befintliga anläggningar och organisation i första hand måste utnyttjas varigenom omfattande investeringar i nya lokaler och i ny utrustning undviks. Härigenom begränsas den långsiktiga bindningen och ett tidigt påbörjande av utbildningsverksamheten underlättas. En begränsning av investerings- och driftkostnaderna kan ske genom samordning med annan verksamhet. Genom att utnyttja möjligheterna till samordning med befintlig likartad verksamhet bevaras handlingsfriheten samtidigt som resurserna kan alternativt användas om t. ex. behovet av civila piloter minskar. Jag vill erinra om att förändrade förutsättningar ger ett lägre pilotbehov än vad utredningen bedömde.

Som papekats av remissinstanserna har några kostnadsberäkningar över andra lokaliseringsalternativ än Ljunghed av flera skäl inte redovisats i utredningens betänkande. Vidare har flera remissinstanser papekat att vissa

kostnader i Ljungbyhedsalternativet saknas.

Jag har därför på grundval av kompletterande uppgifter från utredningen samt på uppgifter inhämtade från bl. a. luftfartsverket beräknat kostnaderna för alternativa lokaliseringar av en civil pilotutbildning. I beräkningarna förutsätts att aktuella flygplatser uppfyller de krav som luftfartsinspektionen ställer på flygplatser med en så omfattande och blandad visuell- och instrumentflygning som det här är fråga om. Det har vidare förutsatts att eleverna erbjuds kost och logi i anslutning till flygplatsen med en standard som är godtagbar för civila förhållanden. Vidare har i kalkylerna förutsatts att samma flygplanstyper används i de olika alternativen. I kalkylen har hänsyn tagits till samordningsvinster med befintlig verksamhet i de olika alternativen så långt dessa låter sig beräknas. Till följd av det lägre pilotbehovet förutsätts att 55–60 elever utbildas per år och att vid skolan C₁ tillhandahålls utbildning enligt tidigare redovisade skeden A, B och C₁. Skede C₂ förutsätts omhänderhas av SAS. Beräkningarna avser en förläggning av utbildningen till Ljungbyhed, Kalmar alternativt Nyköping.

Jag vill understryka att beräkningarna givetvis är behäftade med viss osäkerhet. Syftet med dessa har i mindre utsträckning varit att visa totalkostnaden för utbildningen utan snarare att göra en så långt möjligt rättvisande jämförelse mellan olika lokaliseringsalternativ.

Enligt dessa beräkningar skulle en förläggning av pilotskolan till Ljungbyhed innebära en investering av storleksordningen 10 milj. kr. De årliga drift- och kapitalkostnaderna beräknas till ca 29 milj. kr. Härvid har inte medräknats modifiering av militära flygplan vid F 5 för flygning enligt civila procedurer och måttenheter. Totalt berörs ca 40 flygplan av typ Sk 60 och 61. Modifieringskostnaderna torde uppgå till totalt 6–12 milj. kr.

En lokalisering av pilotskolan till Kalmar och Nyköping innebär en investeringskostnad om ca 25 milj. kr. resp. ca 42 milj. kr. och en årlig kostnad om ca 31,5 milj. kr. resp. drygt 33 milj. kr. Huvuddelen av investeringskostnaderna i dessa alternativ avser upprustning av lokaler samt för Nyköping också upprustning av flygplatsen till civil standard.

Som framgått finns vissa kostnadsskillnader mellan lokaliseringsalternativen. En lokalisering av den civila pilotutbildningen till Ljungbyhed kräver väsentligt mindre investeringar än en lokalisering till Kalmar och Nyköping. Även de årliga driftkostnaderna är i Ljungbyhedsalternativet lägre. Därtill kommer att de inte beräkningsbara samordningsvinsterna är betydligt större i Ljungbyhedsalternativet än i andra alternativ.

Flertalet remissinstanser har uttalat sig om var en civil pilotutbildning skall lokaliseras. Det synes som flera remissinstanser föredrar Ljungbyhed för hela eller delar av utbildningen framför något annat lokaliseringsalternativ. Vissa remissinstanser har dock anmält betänkligheter mot Ljungbyhed från luftrumssynpunkt vid det relevanta och de förutsättningar i övrigt som utredningen utgått ifrån.

Bland remissinstanserna har den regional- och sysselsättningspolitiska betydelsen av lokaliseringen av en civil pilotutbildning tillmätts stor betydelse. I samråd med cheferna för industri- och arbetsmarknadsdepartementen har jag noga övervägt dessa frågor. Samråd har även skett med chefen för utbildningsdepartementet samt med decentraliseringsdelegationen. Jag har inte funnit att någon av de nämnda orterna har en sämre situation än de andra varför det av regional- och sysselsättningspolitiska skäl inte finns något avgörande skäl att prioritera någon av orterna. Ur utbildningspolitisk synvinkel vore en lokalisering att föredra som medger en nära samverkan mellan pilotutbildningen och en högskoleenhet. Med hänsyn till den särprägel som pilotutbildningen får i förhållande till övrig högskoleutbildning måste dock större vikt läggas vid möjligheterna att utnyttja redan befintliga resurser effektivt.

Med Ljunghygd som lokaliseringsort för huvuddelen av utbildningen uppnås enligt min mening den billigaste och effektivaste lösningen inte bara för den civila pilotutbildningen utan också för samhället som helhet. Härigenom erhålls dessutom tillfredsställande utvecklingsmöjligheter utan onödiga bindningar för framtiden.

Jag delar sålunda utredningens uppfattning att huvuddelen av den civila pilotutbildningen bör förläggas till F 5 i Ljunghygd. Jag har gjort den bedömningen att det i vid mening är den mest ekonomiska lösningen. Jag har därvid tagit hänsyn till att befintliga resurser vid F 5 i stor utsträckning kan merutnyttjas. Ytterligare skäl som talar för Ljunghygd är att handlingsfriheten kan bevaras och förändrade anspråk på såväl militära som civila piloter kan beaktas utan större kostnadskrävande insatser från samhällets sida.

Luftrumnsfrågorna är av stor betydelse för möjligheterna att bedriva en säker och effektiv utbildning till rimliga kostnader. Utbildningen bör inledningsvis dimensioneras för utexaminering av högst 55 piloter/år. Detta tillsammans med att skede C₂ sannolikt kommer att förläggas till annan ort innebär ett väsentligt minskat behov av luftrum- och flygplatskapacitet jämfört med belastningen vid det elevantal utredningen förutsatte. Eventuellt kan också flygutbildningen i skede C₁ komma att samordnas med skede C₂. Luftfartsverket och chefen för luftfartsinspektionen kan också godta en lokalisering till Ljunghygd under förutsättning bl. a. att i allt väsentligt civil standard för trafikavveckling efterlevs. Det gäller bl. a. en övergång till radiokommunikation på engelska och användning av de måttenheter som används i civil luftfart. Vidare krävs att de militära flygplan som används vid F 5 förses med den utrustning som erfordras för utbildningen av piloter för civil luftfart.

Eftersom chefen för flygvapnet har förklarat sig beredd att vidta erforderliga anpassningsåtgärder anser jag att Ljunghygd kan accepteras från luftrumssynpunkt. Chefen för flygvapnet kan också acceptera de smärre olägenheter som från militär synpunkt kan bli följden av att en ny civil pilotutbildning lokaliseras till Ljunghygd. Sammanfattningsvis anser jag

således att en lokalisering av huvuddelen av utbildningen till Ljunghed möjliggör ett effektivt utnyttjande av de samlade resurserna för grundläggande flygutbildning.

Luftfartsinspektionen har överinseendet över civil flygutbildning. Eftersom den civila utbildningen i detta fall kommer att bedrivas på en militär flygplats måste de civila flygsäkerhetsmässiga och utbildningsmässiga kraven samordnas med säkerhetskraven för den militära verksamheten. Jag förutsätter att de civila och militära flygsäkerhetsorganen i samråd löser dessa frågor på samma grunder som redan gäller för andra militära flygplatser upplåtna för civil trafik.

I fråga om den institutionella organisationen och finansieringen av verksamheten föreslår utredningen att staten och SAS går samman i ett aktiebolag som blir huvudman för den civila pilotutbildningen. Utredningen föreslår vidare att flygbolagen lämnar bidrag till skolans finansiering. Enligt utredningens förslag bör inte heller enskilda elever få tillträde till skolan med mindre än att ett flygbolag står som garant.

Flera remissinstanser finner det rimligt att staten och SAS gemensamt driver pilotskolan och att staten tillsammans med flygbolagen svarar för kostnaderna för utbildningen i form av ett aktiebolag.

Enligt riksrevisionsverket medför dock utredningens finansieringsförslag risk för att flygbolagen även i fortsättningen kan komma att rekrytera flygförare från flygvapnet. Förutsättningarna för att utforma överenskommelser mellan staten och flygbolagen för att undvika sådana konsekvenser bör därför enligt RRV:s mening undersökas.

SAS principiella inställning när det gäller organisationsformen är att staten bör vara huvudman för den grundläggande pilotutbildningen i likhet med vad som gäller för annan grundläggande yrkesutbildning. Baserat på bolagets skandinaviska karaktär anser sig SAS inte kunna delta som intressent på föreslaget sätt. SAS anser vidare att det principiellt inte föreligger något skäl för den av utredningen föreslagna kostnadsfördelningen, eftersom hela den föreslagna utbildningen är jämförbar med annan grundläggande utbildning som staten iklätt sig kostnadsansvaret för. Taxiflygföretagens riksförbund anser det orealistiskt att som utredningen föreslår elever endast skall få tillträde till skolan om flygföretag står som garant.

Med hänsyn till föreslagen finansieringsform och lokalisering anser jag efter samråd med chefen för försvarsdepartementet det naturligt att chefen för flygvapnet är huvudman för den grundläggande utbildningen av civila piloter. Chefen för flygvapnet har vidare organisatoriska resurser och erfarenhet av grundläggande flygutbildning. Flygvapnet har också ett starkt intresse av att de civila piloter som genomgått utbildningen motsvarar de höga standardmässiga krav som SAS ställer. Annars föreligger risk att flygbolagen även med en civil pilotutbildning fortsätter att täcka sina pilotbehov med militära piloter. Med chefen för flygvapnet som huvudman undviks också en onödig byråkratisering.

Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet föreslår jag därför att chefen för flygvapnet ges i uppdrag att genomföra en grundläggande civil pilotutbildning enligt skedena A, B och C₁ med sikte på att högst 55 piloter skall utbildas per år. Utbildningen bör inordnas i flygvapnets organisation och organiseras som en central enhet administrativt knuten till krigsflygskolan i Ljungbyhed. Det bör ankomma på den tidigare nämnda organisationskommittén att klargöra förutsättningarna och möjligheterna att samordna utbildningen i skedena C₁ och C₂. Härvid bör undersökas möjligheterna att förlägga denna del av utbildningen till annan ort än Ljungbyhed.

Den bolagsanpassade utbildningen – skede C₂ – kommer som tidigare framgått att genomföras och finansieras av SAS. Jag förutsätter att i den mån andra flygbolag vill utnyttja den av SAS bedrivna utbildningen i C₂-skedet bör inga hinder föreligga för detta om berörda bolag lämnar skäliga bidrag till täckande av SAS kostnader.

Förslaget innebär att den civila pilotutbildningen i första hand kommer att täcka SAS pilotbehov. Visst utrymme bör dock finnas även för andra pilotkategorier, t. ex. för sådana som avser att söka anställning vid ett bruksflygföretag. De som antas vid skolan bör dock som regel uppfylla de krav SAS ställer på sina piloter. De piloter som SAS anser vara mest lämpade går sedan vidare till C₂-skedet. Övriga elever utexamineras med en trafikflygarkompetens som ger behörighet för tjänstgöring inom det kvalificerade bruksflyget.

Kostnaderna för kost och logi samt för visst studiematerial bör eleverna själva bära. Eleverna bör vara berättigade till studiestöd. Några elevavgifter skall inte tas ut. Eleverna bör beredas möjlighet till internatförläggning. Det bör ankomma på regeringen eller efter regeringens bemyndigande centrala studiestödsnämnden att utfärda de närmare bestämmelserna för elevernas rätt till studiestöd.

Förslaget att förlägga huvuddelen av den civila pilotutbildningen till Ljungbyhed innebär vissa investeringskostnader. Det går inte att i dag närmare precisera hur stora dessa blir utöver de relativt överslagsmässiga uppgifter som jag tidigare har redovisat och hur investeringskostnaderna skall fördelas på luftfartsverket, chefen för flygvapnet och berörd kommun. Jag utgår efter samråd med chefen för försvarsdepartementet dock ifrån att investeringarna begränsas mycket kraftigt fram till den tidpunkt då beslut tagits om flygvapnets fredsorganisation i samband med 1982 års försvarsbeslut.

På Ljungbyhed befintliga propellerflygplan – SK 61 – bör kunna användas för utbildningen under skede A. Under skede B och C₁ kan befintlig flygmateriel inte användas. Civila flygplan måste därför anskaffas, vilket bör kunna ske genom inhyrning.

Den särskilda organisationskommitté som jag tidigare har förordat bör svara för den närmare planläggningen av den civila pilotutbildningen. Kommittén, i vilken berörda intressenter bör ingå, bör också ha till uppgift

att närmare bedöma investeringsbehovet samt behovet av förstärkningar i utbildningsorganisationen. Med hänsyn till att utbildningen bör komma i gång snarast möjligt är det angeläget att planeringsarbetet påbörjas snarast. Kostnadskrävande åtgärder får dock avvakta riksdagens beslut i frågan.

En fortlöpande uppföljning av utbildningen är av flera skäl angelägen. En särskild utbildningsnämnd kan inom ramen för chefen för flygvapnets huvudmannaskap vara lämplig för detta ändamål. Organisationskommittén bör närmare överväga nämndens sammansättning och arbetsuppgifter. Organisationskommittén bör utarbeta förslag till ett samarbetsavtal mellan staten och SAS avseende den civila pilotutbildningen. Det torde få ankomma på regeringen att godkänna ett sådant avtal.

2.4 Förslag till en ny flyglärarytbildning

Civila flyglärare tjänstgör vid flygskolor och flygklubbar. Lärarbehörighet utfärdas efter genomgången flyginstruktörskurs och viss praktisk lärartjänstgöring. Det övervägande antalet flyglärare arbetar som lärare vid sidan av annan verksamhet inom luftfarten. I avvaktan på en permanent lösning bedrivs utbildning av flyglärare/flyginstruktörer som en försöksverksamhet knuten till lärarhögskolan. Utbildningen genomförs i samarbete med Kungl. Svenska Aeroklubben. Utbildningskostnaderna täcks till övervägande del av bidrag från lärarhögskolan. Erfarenheterna från verksamheten är positiv.

Pilotutbildningsutredningen föreslår att en central flyglärarytbildning inrättas som ersätter nuvarande provisorium. Det gäller enligt utredningen bl. a. att förbättra förutsättningarna för IFR-utbildning av privatflygare.

I likhet med de remissinstanser som uttalat sig i frågan anser jag efter samråd med statsrådet Mogård att en permanent central flyglärarytbildning bör prövas.

Den tidigare nämnda organisationskommittén bör därför också få i uppdrag att med utgångspunkt från de erfarenheter som den nuvarande försöksverksamheten med flyglärarytbildning har gett pröva frågan och ge förslag om en permanent lösning. Därvid bör organisatorisk inplacering, utbildningens innehåll samt utbildningens finansiering övervägas. En utgångspunkt bör härvid vara att den civila flyglärarytbildningen bör rymmas inom nuvarande försöksverksamhets kostnadsram.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

godkänna de av mig förordade riktlinjerna för utbildning av piloter för den civila luftfarten.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av betänkandet (Ds K 1979:5) Rekrytering och utbildning av flygförare till den civila luftfarten

Den svenska civila luftfartens rekrytering av trafikflygare har hittills inneburit att Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg AB (LIN) nästan uteslutande anställt förare som utbildats i flygvapnet medan det kvalificerade bruksflyget anställt förare som på egen bekostnad utbildat och meriterat sig civilt. SAS planerar att öka sin nyanställning av piloter under 1980-talet. Behovet är orsakat främst av stora framtida pensionsavgångar. Rekryteringens omfattning vid LIN och inom bruksflyget beräknas däremot inte undergå någon större förändring.

Flygvapnets framtida rekrytering och utbildning är avpassad endast till det egna behovet. Ca 30 flygförare om året kommer därför att utbildas i flygvapnet att jämföra med SAS/LIN rekryteringsbehov på ca 60 om året. Det kan därför konstateras att fortsatt användande av nuvarande rekryteringsordning på kort tid kommer att leda till oacceptabla vakanser bland flygvapnets förarpersonal utan att den civila luftfartens behov för den skull tillgodoses.

Civil grundläggande trafikflygarutbildning bedöms i nuvarande form inte kunna bringas till en acceptabel kvalitetsnivå för den mest kvalificerade linjefarten. Möjligheter att i tillräcklig omfattning öka den militära utbildningen föreligger inte. Det är därför enligt utredningen nödvändigt att inrätta en ny sammanhållen civil trafikflygarutbildning.

Utredningen bedömer att statsmakterna måste ta initiativet för att i första hand SAS och även LIN:s pilotbehov skall kunna tillgodoses på civil väg.

Ytterligare motiv för ett statligt engagemang anges vara att minska den sociala snedrekryteringen till pilotyrket samt att skapa ökade möjligheter för kvinnor att utbilda sig till piloter. Utredningen anser det rimligt att utbildningen inledningsvis dimensioneras för att producera 80 elever om året enligt följande indelning:

SAS: 50–55 elever/år (avser det svenska behovet)

LIN: 5–10 elever/år

Bruksflyg: 15–20 elever/år

Den grundläggande trafikflygarutbildningen bör enligt utredningen omfatta utbildning för aktuella certifikat påbyggd med tillämpade praktiska övningar. Denna utbildning beräknas ta 15–18 månader beroende på vilket flygbolag som avses. Flygutbildningen avses ske på lätta en- och tvåmotoriga flygplan. Efter den grundläggande trafikflygarutbildningen följer utbildning i flygbolagens regi som i SAS fall beräknas ta ca 6 månader.

Utredningen har undersökt möjligheterna att samordna grundläggande trafikflygarutbildning med motsvarande utbildning i Danmark och Norge.

Frågan om skandinavisk samordning är föranledd av SAS behov av att rekrytera i de tre länderna på grundval av konsortialavtalets konstruktion. Kommittéer arbetar i de båda andra länderna med liknande uppdrag som den svenska pilotutbildningsutredningen haft. Förutsättningarna i Danmark och Norge skiljer sig dock på väsentliga punkter från ordningen i Sverige bl. a. genom att militära flygförare har tjänsteplikt och att betydande överutbildning förekommer i förhållande till resp. lands flygvapens behov. Skälen för danska och norska staten att engagera sig ekonomiskt i grundutbildning av piloter för SAS bedöms därför vara svagare än i Sverige.

Utbildning av militära flygförare skiljer sig avsevärt från grundläggande trafikflygarutbildning utom i fråga om den allra första delen av flygutbildningen. Vinsterna av att göra denna del gemensam är relativt små. Däremot finns det goda förutsättningar att använda gemensamma resurser i viss utsträckning.

Vad flygläroinutbildningen beträffar finns det enligt utredningen starka skäl för att ersätta de f. n. försöksvis bedrivna kurserna i KSAK:s regi med en permanent lösning.

Några lämpliga former för samordnad utbildning med flygledare anser utredningen inte föreligger.

Utredningen har inte närmare övervägt hur det kommersiella behovet av grundutbildade helikopterförare bör tillgodoses. Det finns emellertid motiv för att staten engagerar sig i denna fråga.

Valet av lokaliseringssort för trafikflygarskolan bör enligt utredningen styras av utbildningsmässiga och i vid bemärkelse ekonomiska hänsyn. Förutsättningarna i vad gäller lufrums- och flygtrafikledningsresurser har därvid stor betydelse för att kunna driva en effektiv, ekonomisk flygtjänst med god flygsäkerhet. Det är vidare samhällsekonomiskt angeläget att bidra till de regionalpolitiska strävandena och att utbildningen snabbt kan komma i gång varför befintliga resurser för flygutbildning bör utnyttjas i första hand. Härigenom kan kostnaderna samtidigt nedbringas och den långsiktiga bindningen begränsas.

Utredningen har närmare studerat möjligheterna att etablera utbildningen vid flottilflygplatserna i Nyköping, Kalmar och Ljunghbyhed samt vid Linköping/Saab. Nyköping och Kalmar är därvid de lämpligaste orterna ur lufrums- och flygtrafikledningssynpunkt. I Ljunghbyhed finns kunnande och erfarenhet samt i viss utsträckning ledig kapacitet för grundläggande flygutbildning.

För att uppnå ett totalt sett effektivt utnyttjande på kort och lång sikt av samhällets resurser för grundläggande flygutbildning bör enligt utredningen Ljunghbyhed väljas. Med stöd av trafikavdelningen på luftfartsverket bedömer utredningen att erforderlig volym civil flygutbildning kan inrymmas på Ljunghbyhed under vissa förutsättningar. Dessa gäller bl. a. anpassning av trafikavvecklingen till civila bestämmelser och civil standard jämte ömsesidigt hänsynstagande mellan militär och civil flygverksamhet. Eftersom

flygvapnet har förklarat sig berett medverka till att dessa förutsättningar infrias förordar utredningen att trafikflygarskolan lokaliseras till Ljungbyhed.

En planmässig lösning av den civila luftfartens rekryteringsbehov förutsätter enligt utredningen en nära samverkan mellan skolan och framför allt SAS samt att staten och flygbolagen gemensamt förutsätts svara för utbildningens finansiering.

Flygvapnet vore från flera synpunkter en lämplig huvudman vid föreslagen lokalisering. Viss kunskap om trafikflygarutbildning håller i samråd med SAS och LIN på att bygga upp vid F 5 inför den kompletterande civila utbildning av reservofficerare som skall genomföras fr. o. m. hösten 1979. Organisation, materiel och kunnande för hela den tilltänkta trafikflygarutbildningen finns dock inte inom F 5. Det kan ifrågasättas om det är lämpligt att komplettera med detta inom den militära organisationen och att ålägga försvarsmakten ansvar för i alla avseenden civil utbildning.

Utredningen anser att skolan bör drivas efter affärsmässiga principer och att bolagsformen därvid är bättre lämpad än myndighetsformen. Enligt utredningens uppfattning bör staten och SAS gå samman i ett aktiebolag som driver skolan.

Då de militära flygplan som används på F 5 inte är helt och hållet lämpliga att använda kan det t. ex. bli aktuellt att använda en utomstående organisation för att producera flygtid.

Totalt beräknas ca 70 personer sysselsättas vid skolan.

Kostnaderna för den föreslagna trafikflygarutbildningen avsedd för SAS/LIN beräknas till nära 520 tkr. per elev. För bruksflyget bedömer utredningen att utbildningen kan reduceras i förhållande till den tunga luftfarten. Kostnaden per elev skulle där kunna stanna vid ca 365 tkr. Som jämförelse kan nämnas att grundutbildning av en militär flygförare avsedd att placeras på Viggenförband beräknas till 3,7 mkr. utan och 11,4 mkr. med kapitalkostnaderna inräknade. För reservofficerare i flygtjänst beräknas utbildningskostnaden ligga omkring 1,2 mkr. per elev (exkl. kapitalkostnader).

Trafikflygarskolans elever föreslås vara berättigade till studiestöd och bör själva bekosta kost och logi samt viss studiemateriel inom ramen härför. Skolans verksamhet bör finansieras genom avgifter från flygbolagen för de tjänster som tas i anspråk och genom årligt driftsbidrag över statsbudgeten för att täcka kostnader som ej kan täckas med bolagets egna inkomster.

Utredningen bedömer det vara rimligt att planera för första intagningen av elever till hösten 1981. Dessa skulle i så fall utexamineras 1983. Detta förutsätter att förberedelserna sätts i gång redan under 1979/80. Trafikflygarskolan blir således ingen hjälp att möta det rekryteringsbehov som den civila luftfarten anmält för åren 1980-82. Det kan därför visa sig nödvändigt att vidta vissa övergångsåtgärder inom flygvapnet.

Sammanställning av remissyttrandena

1 Allmänna synpunkter

Allmänt sett har utredningen fått ett positivt mottagande av remissinstanserna. Man delar som regel utredningens uppfattning att det föreligger ett stort behov av en ny sammanhållen civil pilotutbildning.

Överbefälhavaren (ÖB) anser det angeläget att en skola för civil pilotutbildning tillkommer mot bakgrund av flygförarsituationen i försvaret.

Försvarets rationaliseringsinstitut menar att inrättandet av en civil trafikflygskola torde vara den enda realistiska lösningen för att tillgodose den civila luftfartens behov och därmed indirekt förbättra flygvapnets tillgång på piloter.

Flygtekniska försöksanstalten konstaterar att tillgången på högskoleutbildade flygtekniker kan bli ett likartat problem. Anstalten konstaterar vidare att en av de faktorer som ännu är ofullständigt behandlade är hur behovet av instruktörer och lärare skall tillgodoses.

Luftfartsverket anser det angeläget att en trafikflygarskola inrättas. Även om beslutsunderlaget till vissa delar är ofullständigt bör beslut om lokalisering och igångsättning snarast fattas.

Chefen för luftfarsinspektionen tillstyrker att en trafikflygarskola inrättas men tills vidare med begränsningen att tillgodose den tunga luftfartens behov av piloter. Problemet med rekrytering och utbildning av flygförare till bruksflyget behöver studeras ytterligare och en reviderad utbildningsplan tas fram. Vad gäller frågan om flyglärarytbildningen är inspektionen ytterst angelägen om att denna nu får en positiv lösning.

De höga säkerhetskrav som finns beträffande civil luftfart motiverar enligt *statens haverikommission* entydigt inrättandet av en målinriktad trafikflygarutbildning i Sverige.

Trots principiella betänkligheter vill *statskontoret* inte motsätta sig studieorganisation och institutionell organisation för en trafikflygarskola med hänsyn till de speciella krav och omständigheter som anförs rörande utformningen av trafikflygarutbildningen.

Riksrevisionsverket (RRV) föreslår att man undersöker möjligheterna att i varje fall på kort sikt utnyttja utländska flygskolor för att möta den civila luftfartens behov av svenska flygförare. Även möjligheterna att utbilda flyglärare utomlands bör undersökas.

Universitets- och högskoleämbetet (UHÄ) instämmer i utredningens bedömning att det inte torde vara lämpligt att inordna trafikflygarutbildningen i högskoleorganisaationen. UHÄ finner det vidare naturligt att flyglärarytbildningen samordnas med trafikflygarutbildningen.

Skolöverstyrelsen anser att det finns starka skäl som talar för att samhället i

större utsträckning än hittills bör engagera sig i utbildning av förare till den civila luftfarten.

Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) finner det värdefullt att en sammanhållen utbildning av civila flygförare kommer till stånd. Styrelsen förordar att åtgärder vidtas för att också en utbildning till helikopterförare kommer till stånd.

Statens planverk framhåller att utredningens argumentering för en särskild utredningsanstalt synes övertygande.

Beredningen för det fortsatta arbetet om kvinnan i försvaret tillstyrker förslaget att inrätta en sammanhållen civil trafikflygarutbildning som anses utgöra en välkommen möjlighet för kvinnor att få anställning inom den kvalificerade civila luftfarten.

Jämställdhetskommittén hälsar den civila flygförarutbildningen med tillfredsställelse då den ger möjlighet till en ekonomiskt realiserbar utbildning även för kvinnor. Ett återutbildningsprogram bör utformas med syftet att snabbt föra tillbaka barnlediga kvinnor och män till förutvarande befattning.

Centralorganisationen SACO/SR biträder förslaget om en civil trafikflygarskola. Förbundet framhåller att rekryteringen till den militära flygverksamheten härigenom kan påverkas negativt. Denna konsekvens bör uppmärksammas och motverkas genom att skapa konkurrensvärdiga villkor för dem som väljer den militära flygtjänsten.

Svensk pilotförening finner det utomordentligt angeläget att en skola för civil pilotutbildning kommer till stånd. Vidare bör den framtida helikopterutbildningen utredas.

Scandinavian Airlines System (SAS) ansluter sig till förslaget om införandet av en civil pilotutbildning. Från samhällsekonomisk synpunkt förefaller det enligt SAS oförsvarligt att de mycket dyrbart utbildade militära piloterna i förtid tillåtes lämna försvaret för anställning i trafikflyget. En civil trafikflygarskola, som skulle begränsa utbildningen till de inom det civila flyget gällande kraven, skulle i praktiken således väsentligt reducera samhällets nuvarande kostnader för utbildningen av trafikflygare.

Enligt *Linjeflyg AB (LIN)* är bolagets pilotbehov i sammanhanget så relativt begränsade att de i och för sig inte motiverar föreslagna åtgärder eller nämnvärt besvärar flygvapnet. LIN har sedan 1976 till 60 % rekryterat sina pilotaspiranter från den civila luftfartssektorn. LIN bedömer dock, att den civila luftfartens betydelse för samhället motiverar att landets utbildningsväsende kompletteras med en utbildningslinje för civila flygförare. LIN tillstyrker därför i princip utredningens förslag att en civil pilotutbildning tillskapas med staten som huvudman.

Tjänstemännens centralorganisation (TCO) instämmer i förslaget om en civil trafikflygarutbildning. TCO anser att starka skäl talar för ett statligt engagemang för att täcka framtida behov av flygförare till såväl flygvapnet som den civila luftfarten.

Enligt *Swedair AB* kommer det nuvarande utbildnings- och rekryterings-systemet att medföra betydande samhällsekonomiska förluster. Det är därför nödvändigt med en sammanhållen civil trafikflygarutbildning. *Swedair* instämmer inte i förslaget om en differentierad utbildning med hänsyn till elevernas tänkta destination till olika arbetsgivare. *Swedair* anser det angeläget att även de elever som går till bruksflygbolagen ges en fullgod utbildning. Den utbildningsmålsättning som gäller för SAS/LIN-eleverna bör gälla generellt.

Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) anser att utredningen underskattat den civila insatsen som hittills bedrivits för att utbilda piloter. Genomförs förslaget riskerar befintliga flygskolor att förlora merparten av sina lärare/instruktörer om inte särskilda åtgärder vidtas. En stor satsning måste göras de närmaste åren på att få fram kompetenta flyglärare för att kunna genomföra utredningens intentioner. Om inte bristen på flyglärare allvarligt skall försämrats måste KSAK:s utbildning fortsätta och byggas ut. KSAK:s utbildningsverksamhet bör inriktas på det okvalificerade privatflyget, under det att den föreslagna flygskolan riktar sig till det kvalificerade trafikflyget. KSAK anser att utbildningen skall vara gemensam för alla elever under skede A och B. Fördelning på olika grenar skall ske före skede C.

Svenska allmänflygföreningen (SPAF) anser att det finns behov av en statlig trafikflygarskola i Sverige. SPAF finner dock att flygläraryrket är styvmoderligt behandlad och då närmast bristen på flygförare för instrumentutbildning. Även bruksflygets behov av kvalificerade piloter finner SPAF styvmoderligt behandlat.

Taxiflygföretagens riksförbund (TFR) är införstådda med det nödvändiga i att inrätta en civil trafikflygarutbildning. TFR är inte ense med uppfattningen att utbildningen skall vara målinriktad för anställning inom den mest kvalificerade civila luftfarten. Bruksflyget fordrar lika kvalificerade flygförare som SAS/LIN. TFR bestrider att utbildningen bör bedrivas med eleverna uppdelade på tilltänkta avnämare redan från början.

För bruksflyget är det realistiskt att föreslå att elever endast skall få tillträde till skolan om flygföretag står som garant.

Helikopterföretagens riksförbund hemställer att kommunikationsdepartementet skyndsamt tillsätter en utredning med uppgift att framlägga ett konkret förslag till hur utbildningen av helikopterförare skall ordnas.

2 Institutionell organisation m. m.

Enligt utredningen bör staten och SAS gå samman i ett aktiebolag som blir huvudman för den civila pilotutbildningen.

Flertalet remissinstanser har inte uttalat sig i frågan om i vilken form skolan skall drivas. SAS som är en av huvudintressenterna förklarar sig inte kunna delta i ett aktiebolag på föreslaget sätt. En annan av huvudintressen-

terna – ÖB – anser att utbildningen bör genomföras med chefen för flygvapnet som huvudman.

Försvarets rationaliseringsinstitut anser det riktigt att SAS och staten tillsammans bildar ett aktiebolag för att driva en trafikflygskola. Bildandet av ett aktiebolag torde vara en förutsättning för att få till stånd ett engagemang från SAS sida.

Enligt institutet kan dock den föreslagna principen för kostnadsfördelningen komma att innebära negativa konsekvenser för flygvapnet. Risk föreligger nämligen att den rörliga delen blir så hög att det vid kostnadsjämförelse kan te sig för flygbolagen fördelaktigt att rekrytera militärt utbildade förare. Bäst sättet att undvika detta är att inte utta någon rörlig avgift.

Institutet föreslår därför att SAS bidrag till skolan ej bör delas upp i en fast och en rörlig del, utan begränsas till enbart en fast del.

RRV finner det rimligt att staten och flygbolagen gemensamt svarar för kostnaderna för utbildningen. Enligt *RRV*:s mening medför utredningens finansieringsförslag emellertid risk för att flygbolagen även i fortsättningen kan komma att rekrytera flygförare från flygvapnet. Finansieringsförslaget ger i och för sig inte flygbolagen ekonomiskt incitament att bete sig på annat sätt än som f. n. i rekryteringsfrågor. Den föreslagna flygförarskolan skulle under sådana förhållanden närmast bli en rekryteringsbuffert för flygbolagen. Förutsättningarna för att utforma överenskommelser mellan staten och flygbolagen för att undvika sådana konsekvenser bör därför enligt *RRV*:s mening undersökas.

Chefen för luftfartsinspektionen ansluter sig till utredningens förslag beträffande organisationsform (aktiebolag).

Luftfartsinspektionen anser det inte lämpligt att integrera en helt civil trafikflygarskola i en militär organisation.

TCO instämmer med hänvisning till det nära samarbete som förutsätts mellan trafikflygarskolan och flygbolagen och med hänsyn till finansieringen av förslaget att ett delat huvudmannaskap mellan staten och i första hand SAS i form av ett aktiebolag inrättas.

ÖB anser att utbildningen bör genomföras i en sammanhållen organisation med chefen för flygvapnet som huvudman. Chefen för flygvapnet framhåller i anslutning till *ÖB*:s yttrande att ett optimalt utnyttjande av tillgängliga resurser kräver en gemensam ledning av såväl den civila som militära grundläggande flygutbildningen. Uppgiften att ansvara för och genomföra den föreslagna utbildningen av piloter för den civila luftfarten bör åvila chefen för flygvapnet.

Chefen för flygvapnet är beredd vidta erforderliga anpassningsåtgärder vad avser flygvapnets militära flygutbildning men förutsätter resurstäckning (medelstilleldning, nya tjänster) avpassad till den nya uppgiften.

Fortifikationsförvaltningen kan inte finna att skälen mot att göra flygvapnet till huvudman för verksamheten är bärande. Fortifikationsförvaltningen

är övertygad om att stora praktiska och även ekonomiska fördelar står att vinna om flygvapnet blir huvudman. Förvaltningen bör vara ansvarig för byggnadsverksamhet inom det militära försvarets område.

Skolöverstyrelsen anser det möjligt att utveckla samarbetsformer mellan staten och företagen även om den inordnas inom högskolans ram. Detta bör också kunna underlätta en längre gående samordning med den militära utbildningen. SÖ delar därför utredningens uppfattning att F 5-resursen måste tillvaratas. Det syns dock tveksamt om bolagsformen skapar de bästa förutsättningarna för önskvärd samordning. Om erforderliga resurser ställs till högskolans förfogande bör rationella former för samverkan mellan civil och militär utbildning kunna skapas inom ramen för den statliga högskoleadministrationen. Kostnadsfördelningen mellan staten och företagen syns genom högskoleformen också bättre kunna anpassas till varierande förutsättningar.

SAS principiella inställning är att staten bör vara huvudman för den grundläggande pilotutbildningen i likhet med vad som gäller för annan grundläggande yrkesutbildning. Skolans organisatoriska hemvist och form bör utformas med hänsyn till detta statliga huvudmannaskap. Baserat på konsortiets skandinaviska karaktär anser sig SAS ej kunna deltaga som intressent i ett aktiebolag på föreslaget sätt. SAS finner det dock naturligt att ställa sin erfarenhet och sina resurser till flygskolans förfogande samt att aktivt verka för skolans tillkomst och fortbestånd.

LIN anser det väsentligt, att den civila luftfartens organ inte fjärras från samhällssystemet i övrigt. Detta bör även gälla den institutionella organisationen vid en trafikflygarskola. I konsekvens härmed ter det sig naturligt att staten står som huvudman för verksamheten. Representanter för olika intressenter bör dock ingå i skolans styrelse.

Vid organiserandet av utbildningen för civila piloter bör dock beaktas de särskilda förutsättningar för och de speciella lösningar av utbildningsbehoven, som finns på detta område och som avviker från utbildningsväsendet i övrigt. Bl. a. bör de resurser som finns inom flygföretagen själva tillvaratas.

Swedair AB delar uppfattningen att aktiebolagsformen bör väljas men anser inte att något nytt bolag på sätt som föreslagits behöver skapas. I stället bör samarbetet mellan staten och de större flygbolagen i anslutning till en trafikflygarskola regleras genom ett avtal, som klarlägger resp. parts åtaganden och skyldigheter. Staten, som bör ha det övergripande ansvaret för den nya utbildningen, bör uppdra åt lämplig leverantör att på kontraktbasis upprätta och driva flygskolan.

Swedair anser att en skola, organiserad i form av ett helägt dotterbolag, till stora delar kan baseras på inom *Swedair*koncernen befintliga administrativa, operativa och tekniska resurser.

Swedair anser att även andra finansieringsalternativ än de utredningen framfört bör övervägas. Därvid bör bl. a. beaktas att försvaret genom en civil

trafikflygarutbildning avlastas betydande kostnader för överutbildning av militära piloter. Det bör vidare noteras, att bruksflygholagen inte har ekonomiska möjligheter att i någon nämnvärd utsträckning medverka i en finansiering.

Svensk pilotförening föreslår staten, i form av bolag, som huvudman för skolan. Detta i syfte att behålla handlingsfriheten för skolans framtida organisatoriska hemvist. Representanter för olika avnämare bör ingå i skolans styrelse.

3 Kostnader, kostnadsfördelning m. m.

När det gäller kostnader och kostnadsfördelning anser flera remissinstanser att utredningen borde ha redovisat kostnadskonsekvenserna också för andra lokaliseringsalternativ än Ljungbyhed. Vissa remissinstanser menar att utredningen i sina kalkyler över Ljungbyhedsalternativet inte medtagit alla kostnader. Flygholagen anser att det inte finns skäl för den av utredningen föreslagna kostnadsfördelningen eftersom kostnaderna för trafikflygarutbildning – liksom övrig högskoleutbildning – skall bestridas av staten.

ÖB förutsätter att oavsett organisationsform full kostnadstäckning erhålls för de merkostnader som kan uppstå genom att flygvapnet ställer resurser till den civila flygutbildningens förfogande. Den civila pilotutbildningen skall dock inte belastas med kostnader betingade av flygvapnets krigsorganisation.

Försvarets rationaliseringsinstitut menar att lokaliseringsalternativet Ljungbyhed ur försvarsekonomisk synpunkt är att föredra endast under förutsättning att den civila flygskolan bidrar till täckning av de fasta kostnaderna för flygplatsen. Att den civila flygskolan enbart skulle betala av dess tillkomst föranledda rörliga kostnader anser institutet inte tillfredsställande. Vad gäller nödvändiga investeringar i lokaler och landningsutrustning anser utredningen att dessa bör ske över flygvapnet. Institutet delar inte denna uppfattning. Lokaler och utrustning som enbart skall utnyttjas av trafikflygskolan bör i stället enbart belasta denna, på samma sätt som krigsverksamheten enbart bör belasta F 5.

Flygtekniska försöksanstalten anser att utredningens förslag om hur kostnaden skall täckas bör analyseras ytterligare. Konstruktionen av kostnadsfördelningen mellan staten och SAS resp. övriga avnämare underlättas avsevärt, om staten med studiestöd bekostar hela den grundläggande utbildningen fram till och med IFR-bevis och därefter en kostnadsdelning sker, som grundas på val av yrkesgren, bolagstillhörighet m. m.

Lufthartsverket framhåller att i betänkandet saknas bl. a. kostnadsberäkningar för alternativen Kalmar och Nyköping samt för erforderliga åtgärder vid aktuella satellitflygplatser. Kostnaderna för anpassning av flygplatser till civil standard uppgår till ansemliga belopp. Vidare redovisas inga kostnader i

alternativet Ljungbyhed för anpassning av flygvapnets flygplan till civil standard. Även dessa kostnader bedömer verket bli av betydande storlek.

Chefen för luftfartsinspektionen anser att utredningen är ofullständig med avseende på kostnadskonsekvenserna i olika alternativ. I Ljungbyhedsfallet saknas i kalkylen kostnader för flygvapnets anpassning till civila operationer. Dessa kostnader kan bli betydande. Delar av flygplatsinvesteringarna saknas också i Ljungbyhedsfallet (inflygningsljussystem m. m.) och bedömda kostnader för ILS är mycket osäkra så länge ingen översiktlig rekognosering skett.

Kostnadsberäkningar saknas för alternativen Kalmar och Nyköping liksom för erforderliga åtgärder på satellitflygplatser, vilka kan förväntas vara olika i de tre alternativen.

Enligt SAS förtar det förhållandet att den operationella träningen i utbildningens slutskede sker efter normer och rutiner som tillämpas i SAS icke skedets karaktär av grundläggande utbildning. Den har endast utformats på ett för svensk och internationell luftfart lämpligt sätt. Det föreligger därför principiellt inte något skäl för den föreslagna kostnadsfördelningen, eftersom hela den föreslagna utbildningen är jämförlig med annan grundläggande utbildning som staten iklätt sig kostnadsansvaret för samt att den utgör ett absolut minimum för rekrytering av piloter till större flygföretag. Dessa måste för övrigt, som i fallet SAS, på egen bekostnad vidareutbilda de antagna piloterna under en sexmånadersperiod innan de kan tas in i produktionen. Därtill kommer, som framgår av utredningen, att SAS utländska konkurrenter i internationell trafik i allmänhet inte belastas med några kostnader för grundutbildning av sina piloter.

LIN anser att kostnaderna för utbildning vid trafikflygarskolan skall – liksom övrig högskoleutbildning – bestridas av statsverket. Staten kommer ändå att göra en klar ekonomisk totalbesparing om den tilltänkta flygskolan i framtiden i huvudsak ersätter försvaret som rekryteringskälla. Flygföretagen kommer trots denna finansieringsform för trafikflygarskolan att själva tvingas bära en stor del av utbildningskostnaderna för piloter genom att den bolagsanpassade utbildningen alltid måste drivas inom företaget på aktuella flygplanstyper.

Swedair AB anser att det är till skada för helhetsbilden, att utredningen inte beräknat kostnader för att modifiera de opererande militära flygplanen till civil standard vad gäller navigerings- och kommunikationsutrustningar samt i fråga om vissa flyginstrument. De bör belasta Ljungbyhedsalternativets ekonomi. Modifieringskostnaden blir sannolikt, enligt Swedair, av storleksordningen 10 milj. kr. Modifieringskostnaderna för flygplan SK 61 är avsevärt lägre än för SK 60 men saknar ej betydelse.

Enligt *TFR* synes de i betänkandet redovisade kostnaderna för utbildningen 520 000 kr. per SAS/LIN-clev och 365 000 kr. för andra elever både främmande och skrämmande i betraktande av att en likvärdig privat

utbildning f. n. torde kosta i storleksordningen 100 000 å 150 000 kr. Förbundet kan inte finna att några skäl – vare sig utbildningsmässiga eller kvalitetsmässiga – kunnat förebringas som motiverar en tredubbel högre utbildningskostnad än f. n.

Nyköpings kommun har beräknat årskostnaderna för trafikflygarskolans del vid en lokalisering till Nyköping/Skavsta till ca 4,2 milj. kr. AB Nyge Aero har beräknat utbildningskostnaden per elev till 372 000 kr. Pilotutbildningsutredningen har angett kostnaden till 519 000 kr. I den senare summan ingår då inte enligt kommunen de avsevärda kostnader som tillkommer om pilotskolan lokaliseras till Ljungbyhed. Enligt kommunens beräkningar uppgår dessa till storleksordningen 70 milj. kr. Till denna summa kan ytterligare kostnader tillkomma. Bl. a. för inrättande av flygkontrolltjänst vid Kristianstad/Everöd, kompletteringar i flygtrafikledningcentralen vid Sturup samt kostnader förorsakade av flygvägsförlängningar och av störningar i flygregulariteten för samtliga flygverksamheter i Skåneområdet.

4 Lokalisering

Valet av lokaliseringsort är den fråga som mera ingående behandlas av flertalet av remissinstanserna. Som framgått anser flera remissinstanser att utredningen är ofullständig med avseende på kostnadskonsekvenserna av alternativa lokaliseringar av en civil pilotutbildning. Utredningen har diskuterat ett antal lokaliseringsalternativ samt också diskuterat att dela upp utbildningen på olika orter. Det är därför svårt att få en entydig bild av remissinstansernas inställning i lokaliseringsfrågan. Det synes dock som flera remissinstanser föredrar Ljungbyhed för hela eller delar av utbildningen framför något annat lokaliseringsalternativ.

ÖB anser att de bästa förutsättningarna och resurserna för flygutbildning finns inom flygvapnet och föreligger på Ljungbyhed där grundläggande flygutbildning bedrivits under lång tid. Främst av detta skäl ansluter sig ÖB till utredningens förslag angående lokalisering av pilotskolan till F 5, Ljungbyhed.

Försvarets rationaliseringsinstitut delar utredningens bedömning att den civila flygutbildningen snabbast bör kunna komma i gång på Ljungbyhed. Detta är ett viktigt skäl som talar för att Ljungbyhed väljs som lokaliseringsort.

För *Flygtekniska försöksanstalten* synes det välbetänkt att utnyttja de väl etablerade resurserna och erfarenheterna vid F 5 för den grundläggande utbildningen. För diversifierad fortsatt utbildning bör dock även annan lokalisering kunna närmare övervägas.

Statsskontoret tillstyrker den föreslagna lokaliseringen till Ljungbyhed.

Naturvårdsverket erinrar om de områden för naturvård, friluftsliv och rekreation som finns inom det område där flygutbildningen avses bedrivas.

Stor uppmärksamhet bör därför ägnas val av övningsroutor och -områden så att bullerstörningar i rekreationsområden minimeras.

AMS har inget att erinra mot den föreslagna lokaliseringen av utbildningen.

Länsstyrelsen i Kristianstads län tillstyrker den föreslagna lokaliseringen av pilotskolan.

SAS har ingen anledning motsätta sig Ljungbyhed som lokaliseringsort förutsatt att skolans tillkomst härigenom ej försenas. SAS förutsätter emellertid att skolan därvid kan ges i utredningen föreslagen omfattning och innehåll, att anpassning sker av den militära verksamheten till civila normer samt att de problem löses som ansetts föreligga på trafiklednings- och samordningssidan.

KSAK instämmer i att de stora resurserna vid Ljungbyhed är lämpade att utnyttjas för såväl militär som civil pilotutbildning. De många satellitbaserna som finns i Sydsvetrike är även en viktig tillgång liksom närheten till trafikledarskolan på Sturup.

Om i ett senare skede en avsevärd utökning av elevantalet – utöver vad utredningen räknat med – skulle bli aktuell, bör problemet kunna lösas genom att skolan lägger kurser eller del av utbildningen till ett detachement förlagt t. ex. till Kalmar eller Nyköping.

Klippans kommun anser att förlägga trafikflygarskolan till annan ort än Ljungbyhed skulle få fortsatta negativa konsekvenser för Klippans kommun. Chefen för flygvapnet kan i ett sådant läge tvingas överväga om inte delar av flygvapnets nuvarande pilotutbildning vid krigsflygskolan i stället av ekonomiska skäl bör köpas vid den civila trafikflygarskolan, oavsett var den lokaliseras.

Det är därför med tillfredsställelse kommunen konstaterar att pilotutbildningsutredningen förordar att trafikflygarskolan lokaliseras till Ljungbyhed.

Svensk pilotförening instämmer i förslaget att Ljungbyhed bör vara lokaliseringsort när det gäller grundutbildningen. För den fortsatta utbildningen förutsätter föreningen, av kapacitets- och säkerhetsskäl, att de militära flygplanen modifieras till civil standard för att möjliggöra samma instrumentprocedurer.

TCO tillstyrker utredningens förslag om lokalisering till Ljungbyhed. Väsentliga argument för ett sådant ställningstagande är att en lokalisering till Ljungbyhed innebär förutsättningar att tillvarata kunskaper och erfarenheter, som finns samlade på F 5 samt möjligheter till samarbete i utbildningen av både militära och civila flygförare.

Chefen för luftfartsinspektionen motsätter sig inte en lokalisering till Ljungbyhed under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda. Inspektionen anser dock att utredningen inte presenterat tillräckligt underlag för val mellan lokaliseringalternativen Ljungbyhed, Nyköping och Kalmar. Sådant underlag måste tas fram innan slutligt beslut fattas. Särskilt Ljungbyhedsal-

alternativet inrymmer väsentliga oklarheter.

Luftfrågor är av stor betydelse för möjligheterna att bedriva utbildningen säkert, effektivt och ekonomiskt. Ljungbyhed ställer sig i detta avseende ogynnsammare än Nyköping och Kalmar.

En lokalisering till Ljungbyhed kan från luftfartsinspektionens synpunkter godtas under förutsättning att

- utbildningen vid skolan kan bedrivas enligt bestämmelser för trafikavveckling, som inte avviker från civil standard.
- flygplan vid F 5 övergår till engelsk fraseologi i trafikavvecklingen.
- de militära flygplan som används vid F 5 förses med utrustning som möjliggör att dessa, utan besvärande kapacitetsnedsättning, kan framföras i det trafikavvecklingsmönster som erfordras för den civila utbildningen vid skolan.
- de militära flygplan som används vid F 5 samt markutrustningen för flygtrafiktjänst anpassas för användning av i civil luftfart använda måttenheter.
- den militära verksamheten på F 5 och F 10 anpassas med avseende på för trafikflygarutbildningen erforderligt rörelseutrymme och framtida utveckling.
- baseringsflygplatsen i erforderlig utsträckning anpassas till de krav som gäller för civil luftfart vad avser t. ex. hinderfrihet, flygplatsbelysning, VASIS, banmarkeringar, telekommunikations- och radionavigeringsutrustning samt meteorologisk utrustning.
- övriga flygplatser som avses användas vid utbildningen förses med lokaler, utrustning och hjälpmedel i den utsträckning som utbildningen och flygsäkerheten påkallar.
- utbildningen vid skolan bedrivs enligt gällande bestämmelser för civil luftfart (BCL).

Huvuddelen av dessa förutsättningar kräver enligt luftfartsinspektionen en fortsatt beredning innan det kan anses klarlagt att de kan förverkligas. De operativa, ekonomiska och tidsmässiga konsekvenserna av de betydande anpassningsåtgärderna, som avser flygplanets verksamhet vid Ljungbyhed, ter sig svåra att överblicka och kan komma i konflikt med kravet att trafikflygarskolan skall komma i gång snabbt.

Luftfartsinspektionen anser det vara en tilltalande lösning att skede A förläggs till Ljungbyhed och genomförs i princip med Ljungbyheds nuvarande resurser, under det att skedena B och C förläggs till annan plats. Denna lösning har fördelen att både tillgodose önskemålet om att tillvarata F 5:s resurser och kunnande och att ge möjlighet att lokalisera övriga delar av utbildningen till den plats som fortsatta överväganden visar vara lämpligast.

Från luftfartsinspektionens synpunkter kan det accepteras, att skede A på uppdrag av skolan genomförs i F 5:s regi enligt militära trafikavvecklingsmetoder. Möjligen kan även vissa delar av skede B hanteras på detta sätt.

men detta måste studeras närmare.

Luftfartsinspektionen biträder utredningens uppfattning att trafikflygarskolan behöver träda i funktion snabbt. För att projektet inte skall fördröjas medan lokaliseringsalternativen utreds ytterligare, förordar luftfartsinspektionen, dels att principbeslut om skolan fattas snarast, dels att utbildningsskede A under alla förhållanden förläggs till Ljunghyhed, åtminstone i ett inledningsskede.

Av utredningens betänkande framgår enligt *RRV* inte om en flygförarskola lokaliserad till Ljunghyhed kan uppnå en sådan utbildningskapacitet att även den förutsedda ökningen av efterfrågan på utbildningstjänster – från SAS och utländska flygbolag – kan tillfredsställas. Betänkandet ger dock intryck av att utbildningskapaciteten vid en flygskola i Ljunghyhed inte kan ökas speciellt mycket utöver den kapacitet som krävs för att tillgodose utbildningsbehovet av svenska flygförare.

RRV finner det mot denna bakgrund angeläget att förutsättningarna för lokalisering av en flygskola till Ljunghyhed prövas även med utgångspunkt från den förutsedda ökningen av efterfrågan på flygförarskolans tjänster.

Flera remissinstanser anför betänkligheter mot utredningens förslag att förlägga pilotutbildningen till Ljunghyhed. Vissa remissinstanser anser att utredningen med fördel kan tudelas.

Luftfartsverket delar uppfattningen att en flexibel lösning bör väljas och anser det väsentligt att den plats som väljs ger möjlighet till utökning av skolverksamheten antingen vid lokaliseringsflygplatsen eller vid närliggande flygplatser.

Verket anser att en lokalisering till Kalmar eller Nyköping ger den flexibilitet för framtida utbyggnad som utredningen funnit angelägen och att dessa platser även i övrigt är lämpliga som lokaliseringsplatser.

Verket har vid sin granskning funnit att Linköping och Ljunghyhed var mindre lämpliga.

Med hänsyn till att utredningen funnit att Ljunghyhed har andra värdefulla resurser för trafikflygarskolan studerade verket på utredningens anmodan speciellt förutsättningarna vid Ljunghyhed. Verket fann därvid att det är möjligt att bedriva trafikflygarskolan vid Ljunghyhed under förutsättning att i allt väsentligt civil standard efterlevs samt att utlokalisering av verksamhet från Ljunghyhed till andra näraliggande flygplatser genomförs i den omfattning som krävs för att trafikflygarskolans malsättning skall kunna uppfyllas. Detta gäller den flygvolym som genereras av 80 elever per år.

För att möjliggöra en därutöver väsentligt ökad verksamhet bedömer verket att det med hänsyn till belastningen såväl på flygplatsen som i det kringliggande lutrummet fordras större ingrepp, t. ex. förläggning i ökad omfattning av delar av skolan till andra flygplatser, eller förändringar i flygverksamhetens uppläggning och fördelning. Verket anser att detta måste studeras översiktligt innan eventuellt beslut om lokalisering till Ljunghyhed fattas.

Några betänkligheter mot att till Ljungbyhed förlägga utbildningsskede A har verket inte.

LIN hyser starka betänkligheter mot Ljungbyhed som utbildningsort. Bolaget anser därför att en annan ort med lämplig flygplats bör väljas för flygskolans lokalisering. Undantag gäller möjligen den grundläggande utbildningen (skede 1) för vilken utbildning *LIN* anser Ljungbyhed acceptabel som lokaliseringsort. Men även detta skede kan med fördel läggas på annan flygplats och sammankopplas med den efterföljande utbildningen. En förläggning av utbildningen till annan flygplats som redan är utbyggd enligt civil standard bör därför föredragas, då åtskilliga skäl talar för att en sådan förläggning blir klart fördelaktigare.

Ljungbyheds geografiska läge i den svenska luftfartens "flaskhals" medför vidare, att flygtrafiken vid flygplatsen bör begränsas i så stor utsträckning som möjligt.

Swedair AB anser att utredningens egen analys visar att annat alternativ till lokalisering av flera skäl är lämpligare.

Swedairs uppfattning är att utredningens egna överväganden, om och icke slutsatserna, entydigt pekar på att Kalmar är bästa lokaliseringsalternativet för det fall hela utbildningen skall förläggas till en plats. En uppdelning på så sätt, att skede A förläggs till F 5 och övriga skeden till Kalmar kan enligt Swedair ha fördelar, som är värda att tillvarata.

Kalmar kommun anser att utredningen har undvikit att värdera de regionalpolitiska skälen och dragit ofullständiga slutsatser av jämförelserna om den grundläggande utbildningen. Kalmar kommun hävdar att det vore bättre för såväl den militära som den civila utbildningen och därmed effektivare att förlägga endast den grundläggande utbildningen (skede A) till Ljungbyhed samt den fortsatta utbildningen till Kalmar. På detta sätt skulle regionalpolitiska hänsyn gynna såväl Ljungbyhed som Kalmar.

En uppdelning enligt ovan av utbildningen mellan den militära flygskolan i Ljungbyhed och en civil flygskola i Kalmar synes vara en i allt väsentligt väl avvägd lösning.

Linköpings kommun framhåller att avgörande skäl talar för att den civila flygförarutbildningen, åtminstone skede B och C, bör lokaliseras till Linköping/Saab. Beslutet i denna fråga kommer av kommunen att tolkas som ett mått på statens "vilja" att med konkreta projekt reducera de negativa effekterna för kommunens arbetsmarknad, som tidigare fattade beslut angående framtida flygmilitära projekt innebär.

Av det föreliggande utredningsmaterialet har Linköpings kommun dragit den slutsatsen att befintliga resurser utnyttjas bäst om utbildningen delas så att skede A förläggs till Ljungbyhed, medan de övriga skedena B och C lokaliseras till Linköping/Saab.

Saab-Scania AB finner pilotutbildningsutredningens betänkande i rubricerade fråga i allt väsentligt sammanfalla med bolagets uppfattning utom vad gäller lokaliseringen av utbildningsskede B och C.

Bolaget anser det lämpligt att som utredningen föreslår dela utbildningen mellan skede A och B och låta F 5 driva skede A i egen regi och med befintliga resurser.

Saab-Scania bedömer att bästa lokaliseringsorten för skede B och C ur både resurs- och utbildningssynpunkt är Linköping.

Flera remissinstanser avstyrker en lokalisering av pilotskolan till Ljungbyhed.

Försvarets fastighetsnämnd anser för sin del att det är fördelaktigt om en trafikflygarskola lokaliseras till något av flottiljtområdena i Nyköping eller Kalmar.

Statens haverikommission anser att utredningen ej i tillräcklig grad belyst de negativa konsekvenserna för den militära flygutbildningen som skulle uppstå om trafikflygarskolan skulle lokaliseras till Ljungbyhed.

Utredningens förslag skulle medföra att den militära grundläggande flygutbildningen bedrevs med tillämpande av flygregler m. m. som avsevärt skiljer sig från motsvarande under typinflygning och grundläggande samt fortsatt flygslagsutbildning vid militära flygförband. Detta måste från ren flygsäkerhetssynpunkt betraktas som otillfredsställande. Den enda lösningen på hithörande problem skulle vara att all militär flygning skulle genomgå samma förändringar som de som föreslås bli nödvändiga vid F 5 – en lösning som f. n. ej torde vara genomförbar av bl. a. ekonomiska skäl. I avbiden på att en sådan reform genomförs måste boskillnad upprätthållas mellan civil och militär förarutbildning.

Statens haverikommission föreslår därför att trafikflygarskolan lokaliseras till ett område som har låg frekvens av militär flygning och följaktligen till annan plats än Ljungbyhed.

UHÄ anser att från högskolesynpunkt är Kalmar och Linköping att föredra som lokaliseringsort för pilotskolan.

SPAF menar att kostnaden för att anpassa förhållandena till de civila kraven inte har preciserats av utredningen för en lokalisering till Ljungbyhed. Dessa kostnader kommer att bli mycket höga och ur samhällsekonomisk synpunkt är det ointressant om detta finansieras av flygvapnet eller något annat statligt organ. Merkostnaden för Ljungbyhed blir större än vid något av de föreslagna alternativen. Föreningen anser därför att starka skäl talar mot en lokalisering vid Ljungbyhed och vill avråda från en sådan.

Taxiflygföretagens riksförbund motsätter sig bestämt att utbildningen av piloter för bruksflygets behov förläggs till Ljungbyhed och organiseras i de former som utredningen föreslagit.

Enligt *statens planverks* mening är de åtgärder som föreslås från flygvapnets sida inte tillräckliga för att åstadkomma acceptabla luftrumsförhållanden för den nya pilotskolan.

Även om luftrumsproblemen kring Ljungbyhed mot förmodan gar att lösa, är ändå en lokalisering till denna flygplats klart olämplig av flyg-

bullerskäl. Planverket avstyrker därför en lokalisering till Ljungbyhed.

Vid en samlad bedömning anser verket att Nyköping uppvisar klara fördelar, bl. a. från miljösynpunkt. Planverket föreslår därför att trafikflygarskolan lokaliseras till Nyköping/Skavsta. Verket föreslår att den flygverksamhet som f. n. bedrivs på Brandholmens flygplats (bl. a. av artilleriflygskolan och Nyge Aero) därvid överflyttas till Skavsta.

Enligt *länsstyrelsen i Södermanlands län* är betänkandet så fullt av brister och inkonsekvenser att detta inte kan läggas till grund för ett på sakliga förutsättningar fattat ställningstagande. Enligt länsstyrelsen saknas i utredningen olika fakta som måste vara med vid en rättvisande bedömning mellan de olika lokaliseringalternativen. Dessa fakta talar enligt länsstyrelsen för att pilotskolan bör förläggas till Nyköping.

Nyge Aero och *Svenska luftfartsskolan* framhåller att luftfartsverkets utredning beträffande luftrum och möjligheter till trafikavveckling visar att Nyköping/Skavsta är ett lämpligt lokaliseringsalternativ. I Nyköping kan större delen av skolans närövningar och sektorflygningar ske i skydd av kontrollerat luftrum och separerade från annan störande trafik. Det är från flygsäkerhetssynpunkt väsentliga fördelar att övningarna kan ske i kontrollerat luftrum, vilket endast i ringa omfattning kan ske i Ljungbyhed. Tillgången på närbelägna satellitflygplatser och dess betydelse har inte värderats tillräckligt högt av utredningen. Betänkandets lokaliseringsförslag innebär att en framtida utökning av verksamheten är ytterligt begränsad. Vid lokalisering av trafikflygarskolan till Nyköping/Skavsta kommer artilleriflygskolan och Nyge Aero att etablera sig på flygplatsen. De resurser, som i dag finns på Nyge flygplats omfattande drivmedelsförsörjning, räddningstjänst, flygtrafiktjänst, meteorologisk tjänst och flygplatsunderhåll, kommer att överföras.

Nyköpings kommun hemställer att trafikflygarskolan lokaliseras till Nyköping/Skavsta. Kommunen kommer så långt det är möjligt att underlätta inrättandet av en civil pilotskola vid Nyköping/Skavsta, om ett sådant beslut skulle fattas. Det är enligt kommunen möjligt att starta verksamheten vid Nyköping/Skavsta i befintliga lokaler med mycket kort varsel.

Utvecklingsfonden i Södermanlands län, *Studsвик Energiteknik AB* och *Svenskt Stål AB (Oxelösund)* hemställer att chefen för kommunikationsdepartementet beslutar att till regeringen föreslå, att trafikflygarskolan förläggs till Nyköping/Skavsta.

Arbetsgruppen för bevakning av sysselsättningsfrågor i Nyköping understryker att pilotutbildningsprojektet nu är gruppens enda kvarstående objekt och att inga andra alternativa lösningar f. n. existerar. Arbetsgruppen – som under senare år arbetat hårt med detta projekt – vill därför påtala angelägenheten av att utbildningen förläggs till Nyköping och att såväl ekonomiska, regionalpolitiska som utbildningsmässiga skäl bör tala för detta.

Länsstyrelsen i Östergötlands län accepterar i och för sig utredningens

arbetssätt och behandlingen av använda lokaliseringsfaktorer. Betydelsefullt i sammanhanget är att Linköping inför utredningens slutliga avvägning bedöms ligga mycket bra till. Det finns enligt länsstyrelsen tunga skäl som talar för att staten, som behärskar såväl frågan om flygförarutbildning som frågan om anskaffning av flygplan till försvaret, här tar sitt naturliga regionalpolitiska ansvar och beslutar lokalisera den civila flygförarutbildningen till Linköping.

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om den nya utbildningen och förordar starkt att den lokaliseras till Linköping.

Enligt *länsstyrelsen i Kalmar län* skulle verksamhetens förläggning till Kalmar innebära en avsevärd sysselsättningskompensation och en betydande förstärkning av den civila flygplatsens ekonomi. Länsstyrelsen finner det oförklarligt att utredningen i sin bedömning ej ansett sig böra väga in statsmakternas förpliktelser till Kalmarregionen eller över huvud taget några regionalpolitiska faktorer.

Enligt länsstyrelsens uppfattning har utredningen ej visat att utbildningsmässiga eller samhällsekonomiska fördelar uppnås i högre grad vid en lokalisering till Ljungbyhed i stället för till Kalmar.

Trots att utredningen angett att ekonomiska skäl måste tillmätas stor betydelse har den avstått från att redovisa jämförbara kostnadsuppgifter för de alternativa lokaliseringssorterna. Länsstyrelsen har med stor förvåning tagit del av redovisningen av vissa driftkostnader för en trafikflygarutbildning lokaliserad till Ljungbyhed vari redovisas att flygvapnet bedömt att utbildningens förläggning till F 5 är så värdefull att full kostnadstäckning ej tas ut. Om flygvapnet subventionerar vissa kostnader vid lokalisering till en ort kommer detta givetvis att försvåra möjligheterna att finna en från samhällsekonomisk synpunkt optimal lösning av lokaliseringsfrågan.

Nybro kommun anser att pilotskolan skall förläggas till Kalmar.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att utredningen inte helt förutsättningslöst sökt analysera och ge underlag för en fullständig jämförelse mellan olika lokaliseringsalternativ. Avgörande för utredningens förslag synes främst vara möjligheterna till samutnyttjande av lärare, utbildningsmetodik och erfarenheter från motsvarande militär utbildning samt de fördelar driftekoniskt utredningen anser lokalisering till Ljungbyhed innebär.

Länsstyrelsen anser emellertid att främst vad gäller jämförelsen med F 5 (Ljungbyhed) lokalisering till F 1 (Hässlö) Västerås innebär klara fördelar.

Bl. a. startar landets enda flygteknikerutbildning på högskoleniva (40 poäng) höstterminen 1980 i Västerås. En förläggning av denna utbildning till Hässlö och en lokalisering av den statliga flygförarutbildningen till samma plats, skulle personal-, lokal- och resursmässigt innebära stora fördelar för kommunen och regionen inte minst ekonomiska. I Västerås bedrivs dessutom sedan 1968 landets enda flygmekanikerutbildning på gymnasienivå som resursmässigt kommer att samordnas med nämnda flygteknikerutbildning.

Västerås kommun har med eget yttrande anslutit sig till vad länsstyrelsen anfört i fråga om lokaliseringsort för pilotskolan.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att avsaknaden av kostnadsjämförelser omöjliggör direkta jämförelser av de aktuella orternas för- och nackdelar ur lokaliseringssynpunkt. Ett sådant underlag måste tillkomma innan det avgörs vad den föreslagna utbildningen skall hamna.

Länsstyrelsen anser att det finns starka skäl som talar för en lokalisering av utbildningen till Borlänge. Bland dessa kan främst de regionalpolitiska skälen nämnas men även möjligheterna att utnyttja Rommehedslägre, ett fritt luftrum och goda väderleksförhållanden.

Borlänge kommun anser det vara beklagligt att jämförande kostnadsberäkningar mellan de olika lokaliseringsorterna inte redovisas i utredningen. Kommunen vill framhålla vikten av att sådana kostnadskalkyler utarbetas för att möjliggöra en jämförelse mellan de olika lokaliseringsorterna.

En lokalisering till Borlänge skulle investeringsmässigt erbjuda stora fördelar genom utnyttjande av Rommehedslägre.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län konstaterar att utredningen vid valet av lokaliseringsort uppenbarligen har lagt mycket stor vikt vid kortsiktiga faktorer som lokalfrågorna medan de långsiktigt viktiga frågorna om fritt luftrum m. m. inte värderats särskilt högt.

Gävle kommun kan erbjuda ett fritt luftrum som gör det möjligt att fritt lägga upp flygutbildningen utan störande flygtrafik. Kommunen har också erbjudit sig att bygga en skola som är helt anpassad för ändamålet. Gävle kommun har vidare tagit fram planer för utbyggnad av taxibanesystemet och kommunen är dessutom beredd att ändra den befintliga organisationen så att den passar skolans verksamhet. De tekniska förutsättningarna för pilotutbildningen skulle därmed bli helt tillfredsställande.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. Utredningen har i sina överväganden funnit att de lokaliseringalternativ i första hand bör väljas som erbjuder redan befintliga lokaler och anläggningar, eftersom det samhällsekonomiskt sett är bättre att ta i anspråk befintliga resurser än att avstå dessa och tvingas bygga upp dem på annat håll. Länsstyrelsen har förståelse för utredningens synsätt härvidlag. Då vare sig i Kiruna eller i övrigt inom länet finns lokaler och anläggningar disponibla som fyller trafikflygarskolans krav anser sig länsstyrelsen därför inte kunna kräva att skolan skall förläggas till Norrbottens län.

I den mån verksamheten vid trafikflygarskolan även innefattar vinterutbildning vill länsstyrelsen föreslå att denna del av utbildningen förläggs till Kiruna alt. Luleå.

Kiruna kommun påpekar att det föreligger starka skäl för att förläggningen av verksamheten också bedöms utifrån lokaliserings- och regionalpolitiska aspekter. Dessa aspekter bör föras in i den slutliga bedömningen. Kommunen hemställer därför att utredningens förslag i denna del icke läggs till grund för beslut och att alternativa lokaliseringsorter undersöks. Kommunen hem-

ställer vidare att därvid sådan undersökning görs beträffande möjligheterna till förläggning av verksamheten till Kiruna flygplats med anknötning till övriga resurser inom Kiruna tätort.

5 Övriga frågor

Enligt *försvarets materielverk* synes en ökad flygtidsproduktion med flygplanen Sk 61 vid F 5 vara möjlig, bl. a. med hänsyn till ett begränsat överskott av teknisk personal vid F 5.

Beräknade flygtidsuttag, 800–1 000 timmar resp. mer än 1 000 timmar per flygplan och år för enmotor resp. tvåmotorfpl förefaller optimistiskt högt för flygning under skolflygförhållanden. Som följd härav torde beräknat antal fpl inte vara tillräckligt för verksamheten.

Materielverkets personalresurser är f. n. utsatta för en betydande minskning, varför nytillkommande arbetsuppgifter måste undvikas. Om valet av flygplan för trafikflygskolan faller på de kommersiella Piper- och/eller Cessna-typerna bör därför ansvaret för underhåll på verkstadsnivå, inkl. reservdelsförsörjningen, läggas på en entreprenör (leasingföretag, leverantör).

Fortifikationsförvaltningen framhåller angående utnyttjandet av befintliga lokaler vid Ljunghbyhed att Herrevadskloster är till vissa delar byggnadsminnesmärke, vilket kan medföra begränsningar vid istandsättningsarbeten. Detta gäller framför allt om lokalstandarden skall vara hög.

Vidare kan realistiska kostnadsuppskattningar inte göras förrän krav på förläggingsstandard samt antal, storlek och standard för lektionssalar, hangar och övriga lokaler är kända.

Flygtekniska försöksanstalten anser beträffande flygplanmaterielen, vilken inte närmare behandlats i betänkandet, att det finns övervägande skäl från såväl lärarsynpunkt som för drift- och underhållsteknisk ekonomi, att både den militära och den civila flygskolan använder samma materiel som för den grundläggande utbildningen. I den fortsatta, specialinriktade utbildningen, som bör differentieras, bedöms däremot bäst effektivitet kunna uppnås med för resp. yrkesinriktning särskilt anpassad flygmateriel. Båda fallen bör ge svensk flygindustri ett välkommet tillfälle att få leverera och/eller anpassa den erforderliga materielen.

Chefen för luftfartsinspektionen anser att principiellt bör som krav för antagning som elev vid skolan gälla de psykologiska lämplighetskrav som inspektionen avser fastställa som villkor för antagning till trafikflygarutbildning, i kombination med de anställningskrav som berörda flygföretag uppställer. Vad gäller metodfrågor vid urvalsförfarandet förutsätter luftfartsinspektionen att dessa tas upp i den arbetsgrupp som utredningen föreslår skall tillsättas. Det är ingalunda klart att flygvapnets organisation och metodik för urval är lämplig vid rekrytering av elever för civilflyget.

Luftfartsinspektionen delar utredningens uppfattning att krav på flygutbildning för antagning begränsar rekryteringsbasen.

Skolöverstyrelsen finner föreslagen uppbyggnad av utbildningen i etapper och i samverkan med berörda flygföretag ändamålsenlig. Utbildningens dimensionering samt den enskildes möjlighet att få militär eller annan flygutbildning och erfarenhet tillgodoräknad syns också välbetänkt. En fråga som bör bli föremål för ytterligare prövning är dock möjligheten till en längre gående samverkan med den militära utbildningen. Även om föreslagen organisation och lokalisering möjliggör samutnyttjande av resurser kan de skilda rekryteringsvägarna och antagningsarrangemangen få negativa effekter för såväl den militära som den civila utbildningen. En längre gående samordning bör vara möjlig utan att därför utestänga kvinnliga aspiranter.

Statens naturvårdsverk anser att det är angeläget att en orientering om miljökrav och miljöhänsyn tas in i utbildningen.

Statskontoret förutsätter när det gäller frågan om en skandinavisk samordning av flygförarutbildningen att regeringen på lämplig nivå initierar överläggningar med berörda intressen i Danmark och Norge, särskilt i fråga om formerna för en gemensam avslutande praktisk utbildning.

Svensk pilotförening anser att med hänsyn till att en internationell pilotbrist redan finns, och att utländska flygbolag av olika skäl kan erbjuda bättre ekonomiska villkor än våra inhemska, bör åtgärder vilka innebär en bromsande effekt, utan att inskränka på individens frihet, komma i fråga. Detta för att inte grundidéerna i utredningen skall spolieras. En sådan bromsande åtgärd är att eleverna anställs i resp. flygbolag efter skede B då eleven inte är speciellt attraktiv internationellt sett.

I enlighet med utredningens direktiv att förhindra kostnadskrävande flygvapensavgångar bör intill dess skolan avlevererar färdigutbildade elever ett system för temporärt statsunderstöd till de stora flygbolagen införas. Detta understöd bör vara anpassat så att det täcker merkostnaderna för de stora flygbolagen vid rekrytering bland civila trafikflygare.

Enligt *SPAF* behöver inte det förhållandet att en del av utbildningen kommer att bedrivas med flygplan som tillåter avancerad flygning betyda att man använder detta (relativt sett dyrare flygplan) under hela den inledande grundflygutbildningen. Man kan begränsa användandet av detta flygplan endast till de delar av utbildningen som kräver ett sådant flygplan. *SPAF* menar att det vore ett oförlåtligt slöseri med allmänna medel om endast personer utan flygerfarenhet tilläts söka till skolan. Det finns i dag ett stort antal personer som med stora ekonomiska uppoffringar skaffat sig flygutbildning för att bli trafikflygare. Dessa bör enligt *SPAF*'s mening ges möjlighet att söka till flygskolan och då placeras in i de utbildningsskeden som motsvarar deras aktuella utbildningsnivå.

SAS har ingen invändning mot vad i betänkandet anføres beträffande urvalsförfarandet och de behörighetskrav som ställs på eleverna. Enligt

betänkandet skall de formella medicinska kraven överensstämma med certifikatbestämmelserna. SAS förutsätter dock att detta ej utesluter användning av flygbolagens fastställda minimikrav att s. k. medicinsk prognos skall kunna utfärdas på sätt som hittills skett för sökande till SAS.

I fråga om urvalsförfarandet i detalj och tidpunkten för elevernas definitiva knytning till SAS eller andra avnämningar önskar SAS för närvarande ej ta slutlig ställning. Frågan bör bli föremål för närmare överväganden i samband med de överläggningar, som enligt SAS uppfattning måste äga rum mellan staten och konsortiet i ett flertal frågor under ärendets fortsatta handläggning.

Mot bakgrund härav samt det aktuella pilotrekryteringsläget i Sverige önskar SAS framhålla att igångsättningen av den svenska civila pilotutbildningen under inga förhållanden bör fördröjas i avvaktan på att de danska och norska utredningarna blir färdigställda.

Nyge Aero anser att utredningen lagt alltför stor vikt vid kravet att enmotorutbildningen skall utföras på endast en flygplantyp. Erfarenheter samt undersökningar hos några av världens största flygskolor, visar att utbildning i avancerad flygning mycket väl kan utföras på en separat flygplantyp med oförändrat utbildningsresultat. Genom att använda ett enklare enmotorigt flygplan av typ Piper Tomahawk under 35 timmar samt Sk 61 under 10 timmar för avancerad flygning, kan stora kostnadsbesparingar ske.

Det för tvåmotorflygningen föreslagna flygplanet Cessna Conquest är ett 11-sitsigt flygplan, ett av de största i klassen. Nyge Aero anser att valet av flygplan innebär onödigt höga kostnader för utbildningen. Utbildningsmålet kan nås med det mindre och billigare 7-sitsiga turbopropflygplanet Piper Cheyenne.