

**PLAN
FOR
TILPASNING AF
FLYVEVÅBNETS STRUKTUR**

Beretning fra den af Forsvarsministeren
den 5. april 1991 nedsatte Styringsgruppe
vedrørende flyvevåbnet.

31. januar 1992

305.354 PLA
DEPOT I-16.930
SYS 16812

I

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indholdsfortegnelse	I
Bilagsoversigt	III
 Kapitel 1, Indledning	 1
Forsvarskommissionens arbejde	1
Styringsgruppens nedsættelse	3
Kommissorium og sammensætning	4
Styringsgruppens arbejde	6
 Kapitel 2, Resumé og anbefalinger	 10
Indledning	10
Styringsgruppens forslag	11
Personelmæssige og økonomiske forhold	20
Implementering	23
 Kapitel 3, Fastlæggelse af ny struktur for flyvevåbnet	 24
Indledning	24
Flyvevåbnets struktur	24
Udviklingen af strukturen	28
Attrition fly koncepten	30
Udfasning af sidste DRAKEN eskadrille	31
Deployeringsflyvestation	34
Anvendelse af flyoperative flyvestationer	37
Flytning af Flyveskolen	38
Flyvematerielkommandoens Centralledelse	39
Vedligeholdelsesstrukturens niveaudeling	42
Hovedværkstedsområdet	43
Flyvestationsværksteder mv.	47
Forsyningstjenesten	49
Luftværnsgruppen	53
Kontrol- og Varslingsgruppen	56
Skole- og uddannelsesområdet	57
Administrative forenklinger	59
Samlet oversigt over rationaliseringseffekt	60



II

Kapitel 4, Indplacering af Hærens Operative Kommando	62
Indledning	62
Baggrund	62
Grundlag for indplacering på flyvestationerne	66
Indplacering på Flyvestation Karup	67
Indplacering på Flyvestation Ålborg	70
Samlet afvejning	71
 Kapitel 5, Kompenserende tiltag for Karup-området	 74
Indledning	74
Muligheder for etablering af civil virksomhed	74
Opgørelse af tab af arbejdspladser	79
 Kapitel 6, Personelforhold	 81
 Kapitel 7, Tids- og handleplan	 83
Indledning	83
Tidsplan og iværksættelse	84
 Tillæg A, Oversigt over personel geografisk fordelt	
på flyvevåbnets berørte myndigheder m.fl.. . . .	86
 Tillæg B, Mindretalsudtalelse til	
Plan for tilpasning af flyvevåbnets struktur . . .	91

III

BILAGSOVERSIGT

Bilag

1. Rapport fra Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando, "Rapport vedrørende forslag til omlægninger i flyvevåbnets operative struktur samt skolestruktur", oktober 1991. (Optrykt særskilt).
2. Rapport fra Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen, "Rapport vedrørende rationalisering af flyvevåbnets logistiske støttestruktur", oktober 1991. (Optrykt særskilt).
3. Rapport fra Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommando, "Rapport vedrørende indplacering af Hærens Operative Kommando på Flyvestation Karup og Ålborg", oktober 1991. (Optrykt særskilt).
4. Ti uddybende og supplerende notater fra Forsvarskommandoen, 31. oktober 1991. (Optrykt særskilt).
5. Materiale fra Aalborg Kommune af november 1991, "Aalborgområdets synspunkter om Flyvestation Aalborgs fremtid".
6. Karup Kommunes brev af 25. marts 1991 til Forsvarsudvalget samt notits fra Borgmesteren i Karup af 16. december 1991, "Grundlaget for at træffe beslutninger om fremtidig status for Flyvestation Karup." inkl. presmeddelelse.

KAPITEL 1

INDLEDNING

FORSVARSKOMMISSIONENS ARBEJDE

1. Forsvarskommissionen af 1988 påpegede gennem en række undersøgelser af mulighederne for rationaliseringer bl.a., at det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre omfattende omlægninger og rationaliseringer i flyvevåbnet, så strukturen forenkles og tilpasses opgaverne bl.a. i lyset af en mulig udvikling i de europæiske nedrustningsforhandlinger.

Kommissionen foreslog således, at man af operative og økonomiske grunde i fremtiden koncentrerer sig om én kampflytype, F-16. Dette fly ville efter kommissionens opfattelse dels kunne tilfredsstille det operative behov i yderligere mindst tyve år, dels i betydelig grad muliggøre rationaliseringer af den nuværende struktur samt opbygning af en struktur med den nødvendige fleksibilitet.

Endvidere pegede kommissionen på en snarlig udfasning af den første DRAKEN eskadrille, hvorefter en udfasning af resten af DRAKEN flyene i midten af 1990'erne burde overvejes efter en vurdering af den sikkerhedspolitiske situation og samtidig med beslutning om anskaffelse af nye F-16 fly.

Kommissionen fandt imidlertid, at der uanset en udskydelse af den endelige beslutning om antallet af kampfly snarest burde træffes beslutninger vedrørende tilpasning af flyvevåbnets støttestruktur. Det fandtes afgørende, at strukturen opbygges, så den muliggør en fleksibel tilpasning til senere skiftende behov for antal af fly. Den del af den logistiske støttestruktur, som er bygget op omkring DRAKEN flyet, det vil primært sige hoved-

værkstedet på Flyvestation Karup og et forsyningsdepot, anbefaledes nedlagt med udfasning af DRAKEN flyet.

Kommissionen fandt endvidere, at de nuværende seks kampflyeskadriller burde reduceres til fire eller fem i takt med udfasningen af DRAKEN eskadrillerne. Den nye eskadrillestruktur anbefaledes forberedt til at kunne operere med fra 15 til ca. 20 F-16 fly. Herved kunne rammerne skabes for, at man fremtidigt opererer med fra ca. 60 kampfly til ca. 90 kampfly.

Kommissionen påpegede i den forbindelse muligheden for at basere disse fire eller fem eskadriller på to flyvestationer. Herved kunne åbnes mulighed for, at en flyvestation ændrer status til deployeringsflyvestation, dvs. en flyvestation uden fast fredstidsbaserede kampflyeskadriller.

Kommissionen anbefalede, at to kampflyeskadriller bør forblive på Flyvestation Skrydstrup. De resterende to til tre eskadriller bør stationeres på Flyvestation Karup eller Flyvestation Ålborg, afhængig af en nærmere vurdering af de operative og logistiske forhold. Også samfundsøkonomiske hensyn og hensynet til berørte lokalsamfund burde imidlertid indgå i overvejelserne af, hvilken flyvestation der ændrer status til deployeringsflyvestation.

Kommissionen fandt tillige, at Flyveskolen eventuelt kunne flyttes fra Avnø til den flyvestation, som ændrer status, hvorved forsvarrets arealer på Avnø eventuelt afhændes.

Endelig fandt kommissionen, at det burde overvejes at ændre den mobiliseringsmæssige status for dele af Luftværnsgruppen i takt med, at udviklingen i den internationale situation muliggør en reduktion af beredskabskravene.

Kommissionen pegede dog på behovet for at styrke luftforsvaret, bl.a. for om nødvendigt i højere grad end i dag at kunne sikre tilgangen af allierede forstærkninger. En gennemførelse af kommissionens forslag om at koncentrere udviklingen af den flybaserede del af flyvevåbnet omkring F-16 kampflyet i en moderniseret og fremtidssikret version ville medvirke hertil. En modernisering af HAWK eskadrillerne samt en styrkelse af missil-luftforsvaret i øvrigt ville ligeledes bidrage.

STYRINGSGRUPPENS NEDSÆTTELSE

2. Ved Tillægsaftale af 3. april 1991 til aftale af 14. marts 1989 om forsvarets ordning 1989-91 aftalte forsvarsforligspartierne en række fremtidige strukturtilpasninger i forsvaret. For så vidt angår flyvevåbnet besluttedes det,

- at beredskabet og aktivitetsniveauet reduceres som muligt af CFE-aftalen mv.,
- at der udfases en F-35 DRAGEN eskadrille den 1. januar 1992,
- at Luftværnsgruppen overgår til større grad af mobiliseringsstatus, begyndende i 1991, og der etableres otte ens bemandede HAWK eskadriller,
- at Luftværnsgruppens stabs- og vedligeholdelsesstruktur reduceres,
- at dansk deltagelse i udviklingsdelen af moderniseringsprogrammet for F-16 systemet (F-16 Mid Life Update) iværksættes. Den danske del af omkostningerne udgør ca. 299 mio. kr.,
- at der i 1992 i forbindelse med næste forsvarsforlig tages stilling til dansk deltagelse i moderniseringsprogrammets produktionsdel. Denne forventes for det nuværende antal F-16 kampfly at beløbe sig til ca. 1,1 mia. kr., samt
- at der nedsættes en styringsgruppe, som med udgangspunkt i Forsvarskommissionens overvejelser, herunder anbefalingen om at overgå til kun at operere med én type kampfly, skal fremsætte forslag til flyvevåbnets fremtidige struktur.

Ved skrivelse af 5. april 1991 udpegede Forsvarsministeren forsvarets myndigheders repræsentanter i Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet. Ved skrivelse af samme dato anmodede ministeren tillige Akademikernes Centralorganisation, Landsorganisationen i Danmark samt Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd om at udpege hver en repræsentant.

Efter drøftelse med personelorganisationerne besluttedes det efterfølgende at lade Statsansattes Kartel og Statstjenestemændenes Centralorganisation II repræsentere i Styringsgruppen hver ved to personer, mens Akademikernes Centralorganisation og Tjenestemands- og Overenskomstansattes Kartel hver repræsenteres ved en person.

KOMMISSORIUM OG SAMMENSÆTNING

3. Styringsgruppen fik følgende kommissorium og sammensætning
" STYRINGSGRUPPEN VEDRØRENDE FLYVEVÅBNET

Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet er nedsat den 5. april 1991 i medfør af Tillæg af 3. april 1991 til aftale af 14. marts 1989 om forswarets ordning 1989-91.

KOMMISSORIUM

Styringsgruppen skal med udgangspunkt i forsvarskommissionens overvejelser, herunder anbefalingen om at overgå til kun at operere med én type kampfly, fremsætte forslag til flyvevåbnets fremtidige struktur.

Styringsgruppen skal herunder fremsætte forslag til udfasningsplan for den anden F-35 DRAGEN eskadrille, til fremtidig eskadrillestruktur og geografisk placering af eskadrillerne, samt til den fremtidige anvendelse af og status for de flyoperative flyvestationer samt Flyvestation Avnø.

Styringsgruppen skal videre undersøge mulighederne for forenklinger og rationaliseringer i Flyvematerielkommandoens Centralledelse samt i flyvevåbnets værkstedsstruktur og forsyningsdepoter mv. Endvidere vurderes mulighederne for fremtidig anvendelse af lediggjort kapacitet og personale til andre formål og særligt mulighederne for at inddrage ressourcerne til civil produktion. Denne vurdering foretages i en særlig initiativgruppe under Styringsgruppen med inddragelse af lokale politiske, erhvervsmæssige og faglige synspunkter.

Styringsgruppen skal herudover undersøge mulighederne og behovet for yderligere omlægninger i Luftværnsgruppen samt i

Kontrol- og Varslingsgruppen ud over de ændringer, som følger af tillægsaftalen af 3. april 1991.

Styringsgruppen skal endelig fremsætte forslag til den fremtidige placering af Hærens Operative Kommando.

Styringsgruppen udarbejder en samlet handlingsplan og i overensstemmelse hermed indstillinger, som kan indgå i forhandlinger mellem forsvarsforligets parter.

I Styringsgruppen indgår repræsentanter for personelorganisationer. Under Styringsgruppen kan nedsættes undergrupper, der udover ledelsesrepræsentanter kan omfatte repræsentanter for de berørte faglige organisationer.

Styringsgruppen skal afslutte sit arbejde senest den 1. februar 1992.

STYRINGSGRUPPENS SAMMENSETNING

Formand

Departementschef Michael Christiansen,
Forsvarsministeriet

Medlemmer

Afdelingschef E.H. Sørensen, Forsvarsministeriet
Kontorchef J. Olesen, Forsvarsministeriet
Viceadmiral H. Garde, Forsvarskommandoen
Generalmajor K.G.H. Hillingsø, Forsvarskommandoen
Oberst H.G.G. Grüner, Forsvarskommandoen
Generalmajor O. Fogh, Flyvertaktisk Kommando
Generalmajor V.D. Nielsen, Flyvematerielkommandoen
Oberst K.L. Axelsen, Flyvestation Ålborg
Oberst N.J. Hansen, Flyvestation Karup
Direktør B. Frank, Forsvarets Bygningstjeneste
Formand E. Jensen, Statsansattes Kartel
Landsklubformand H. Nyborg, Statsansattes Kartel
Major L.A. Møller, Statstjenestemændenes Centralorganisation II
Formand P. Nielsen, Statstjenestemændenes Centralorganisation II

Kommandørkaptajn B.E. Carlsen, Akademikernes
Centralorganisation

Styrelsesformand F.B. Jensen, Tjenestemænds- og
Overenskomstansattes Kartel.

I forbindelse med Styringsgruppens overvejelser om den fremtidige placering af Hærens Operative Kommando indtræder endvidere Chefen for Hærens Operative Kommando, generalmajor W. Andersen, som medlem.

Styringsgruppen kan herudover ad hoc udvide sig efter styringsgruppens nærmere bestemmelse.

Styringsgruppens sekretariat placeres i Forsvarsministeriet. Det ledes af kontorchef J. Olesen, Forsvarsministeriet, og består herudover af majorerne R. Ehlers og C.J.D. Dirksen, Forsvarsministeriet, samt major S.Ø. Nielsen, Forsvarskommandoen.

Der kan tilknyttes medarbejdere til sekretariatet fra myndigheder med repræsentanter i styringsgruppen."

4. Efter Styringsgruppens nedsættelse har gruppens person-sammensætning ændret sig.

Generalmajor K.G.H. Hillingsø er blevet udpeget som ny chef for Hærens Operative Kommando og har afløst generalmajor W. Andersen den 1. september 1991. I den forbindelse udnævntes oberst H.G.G. Grüner til generalmajor og oberst N.O. Jensen blev samtidig ny Chef for Planlægningsstabens Planlægningsafdeling i Forsvarskommandoen og indtrådte i Styringsgruppen.

Endvidere er kommandørkaptajn B.E. Carlsen udnævnt til kommandør pr. 1. juli 1991.

Der har ikke herudover været ændringer i Styringsgruppens sammensætning.

STYRINGSGRUPPENS ARBEJDE

5. Styringsgruppen holdt sit første møde den 17. maj 1991, og den har i alt holdt syv møder.

Styringsgruppen besluttede indledningsvis at nedsætte tre arbejdsgrupper alle med Chefen for Forsvarsstabens som formand:

- a. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando, som skulle udarbejde forslag til strukturomlægning i Flyvertaktisk Kommandos område, herunder vurdere personelmæssige og økonomiske konsekvenser.
Arbejdsgruppens rapport fremgår af bilag 1.
- b. Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen, som skulle udarbejde forslag til strukturomlægning i Flyvematerielkommandoens område, herunder vurdere personelmæssige og økonomiske konsekvenser.
Arbejdsgruppens rapport fremgår af bilag 2.
- c. Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommando, som skulle udarbejde forslag til eventuel indplacering af Hærens Operative Kommando ved den flyvestation, der tillægges status som deployeringsflyvestation.
Arbejdsgruppens rapport fremgår af bilag 3.

Arbejdsgrupperne skulle herunder udarbejde forslag til implementeringsplaner.

Arbejdsgrupperne blev sammensat uden repræsentation fra de faglige organisationer. De detaljerede kommissorier for og sammensætninger af de tre arbejdsgrupper fremgår af disses respektive rapporter.

6. Styringsgruppen besluttede endvidere at etablere en Følgegruppe, som skulle sikre en løbende orientering af de faglige organisationer om arbejdet i arbejdsgrupperne. Som medlemmer af Følgegruppen udpegedes,

- viceadmiral H. Garde, Forsvarskommandoen, (formand),
- kontorchef J. Olesen, Forsvarsministeriet,
- generalmajor H.G.G. Grüner, Forsvarskommandoen,
- generalmajor K.G.H. Hillingsø, Hærens Operative Kommando,
- generalmajor O. Fogh, Flyvertaktisk Kommando,
- generalmajor V.D. Nielsen, Flyvematerielkommandoen,
- formand E. Jensen, Statsansattes Kartel,

- landsklubformand H. Nyborg, Statsansattes Kartel,
- major L.A. Møller, Statstjenestemændenes Centralorganisation II,
- formand P. Nielsen, Statstjenestemændenes Centralorganisation II,
- kommandør B.E. Carlsen, Akademikernes Centralorganisation,
- styrelsesformand F. Busse Jensen, Tjenestemændenes og Overenskomstansattes -Kartel.

De faglige organisationer har i Følgegruppen løbende kunnet fremsætte bemærkninger til arbejdsgruppernes arbejde.

I forbindelse med drøftelserne i Følgegruppen lod Forsvarskommandoen udarbejde en række uddybende og supplerende notater om forskellige enkeltområder i flyvevåbnet. Disse notater er indeholdt i bilag 4.

7. Endelig var Styringsgruppen pålagt at vurdere mulighederne for fremtidig anvendelse af lediggjort kapacitet og personel til andre formål og særligt mulighederne for at inddrage ressourcerne på den flyvestation, der foreslås reduceret til deployeringsflyvestation, til civil produktion.

Styringsgruppen besluttede at overlade til gruppens formand at forestå dette arbejde sideløbende med Styringsgruppens øvrige arbejde.

Styringsgruppen skal i tilknytning hertil henvise til de synspunkter, der er fremsat af Borgmesteren i Ålborg og Borgmesteren i Karup om konsekvenserne af ændringer for de lokale områder jf. bilag 5, "Ålborgområdets synspunkter om Flyvestation Aalborgs fremtid", og bilag 6, Karup Kommunes brev af 25. marts 1991 til Forsvarsudvalget samt notits fra Borgmesteren i Karup af 16. december 1991, "Grundlaget for at træffe beslutninger om fremtidig status for Flyvestation Karup." inkl. pressemeddelelse.

8. Styringsgruppen har i sine overvejelser og anbefalinger taget udgangspunkt i rapporterne fra de tre arbejdsgrupper mv.

Nærværende plans kapitel 2 resumerer Styringsgruppens resultater og forslag, mens kapitel 3 mere detaljeret behandler

forslagene fra Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando og Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen med udgangspunkt i gruppernes rapporter. Kapitel 4 omhandler på grundlag af Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommandos rapport muligheder for indplacering af kommandoen på en fremtidig deployeringsflyvestation, og Styringsgruppens overvejelser om kompenserende tiltag er samlet i kapitel 5. Kapitel 6 giver forslag til afbødende foranstaltninger for personel, der rammes af strukturomlægninger og -reduktioner, mens forslag til tids- og handleplan gives i det afsluttende kapitel 7.

9. Styringsgruppens plan afgives i enighed. Tre medlemmer, formand Erik Jensen og formand Hanne Nyborg, Statsansattes Kartel, samt formand Preben Nielsen, Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Forsvarets Civil-Etat), har givet udtryk for, at de tilslutter sig Styringsgruppens plan, men har ønsket at afgive en mindretalsudtalelse vedrørende niveaudelingen i flyvevåbnets vedligeholdelsesstruktur. Udtalelsen er optrykt som tillæg B til planen.

København, den 31. januar 1992

M. Christiansen	E.H. Sørensen	J. Olesen
H. Garde	H.G.G. Grüner	N.O. Jensen
O. Fogh	V.D. Nielsen	K.G.H. Hillingsø
K.L. Axelsen	N.J. Hansen	B. Frank
E. Jensen	H. Nyborg	L.A. Møller
P. Nielsen	B.E. Carlsen	F. Busse Jensen

C.J.D. Dirksen	R.Ehlers	S.Ø. Nielsen
----------------	----------	--------------

KAPITEL 2

RESUMÉ OG ANBEFALINGER

INDLEDNING

1. Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet blev nedsat den 5. april 1991 i medfør af Tillæg af 3. april 1991 til aftale af 14. marts 1989 om forswarets ordning 1989-91. Departementschef M. Christiansen blev udpeget som formand.

Styringsgruppen skulle med udgangspunkt i Forsvarskommissionens overvejelser, herunder anbefalingen om at overgå til kun at operere med én type kampfly, forestå udarbejdelsen af et samlet, detaljeret forslag til gennemførelse af strukturtilpasning af flyvevåbnet. Gruppen skulle udarbejde en samlet handlingsplan og i overensstemmelse hermed indstillinger, som kunne indgå i forhandlinger mellem forsvarsforligets parter.

Under Styringsgruppen nedsattes tre arbejdsgrupper, der skulle udarbejde detaljerede oplæg vedrørende strukturtilpasning af Flyvertaktisk Kommandos område og Flyvematerielkommandoen med underlagte myndigheder samt vedrørende eventuel indplacering af Hærens Operative Kommando på den af de flyvestationer, som Styringsgruppen måtte pege på som fremtidig deployeringsflyvestation, dvs. enten Flyvestation Karup eller Flyvestation Ålborg.

Videre nedsattes en Følgegruppe med Chefen for Forsvarsstaben som formand med den opgave løbende at orientere repræsentanter for de faglige organisationer om arbejdet i de tre arbejdsgrupper.

Sideløbende med det øvrige arbejde besluttede Styringsgruppen at iværksætte undersøgelser og initiativer under ledelse af gruppens formand for at muliggøre fremtidig anvendelse af

lediggjort kapacitet og personale til andre formål og herunder skabe mulighed for at inddrage ressourcerne til civil produktion.

2. Styringsgruppen har i sine undersøgelser beskæftiget sig med fire hovedområder.

For det første har gruppen set på DRAKEN systemets udfasning samt de operative og logistiske konsekvenser heraf på flyvevåbnets struktur.

Dernæst har gruppen i forbindelse med dette arbejde undersøgt andre muligheder for tilpasning og rationalisering i flyvevåbnets struktur.

Videre har Styringsgruppen undersøgt mulighederne for at indplacere Hærens Operative Kommando på Flyvestation Karup eller Flyvestation Ålborg i forbindelse med en eventuel overgang til deployeringsflyvestation.

Endelig har gruppen i konsekvens af de foregående undersøgelser og sin heraf afledte beslutning om at anbefale, at Flyvestation Karup skifter status til deployeringsflyvestation, undersøgt, hvilke kompenserende tiltag der under hensyntagen til lokale politiske, erhvervsmæssige og faglige synspunkter kan anbefales udvirket i Karup-området for at inddrage frigjorte ressourcer til civil produktion mv.

3. Styringsgruppen har i sine overvejelser og vurderinger taget udgangspunkt i rapporterne fra de tre arbejdsgrupper mv.

I det følgende gennemgås Styringsgruppens forslag kort.

STYRINGSGRUPPENS FORSLAG

4. Med udfasning af de to DRAKEN eskadriller reduceres flyvevåbnet med 32 ud af 89 organisatorisk tildelte kampfly eller reelt 43 ud af 106 fly, når attrition fly medregnes. Tilbage bliver 57 organisatorisk tildelte F-16 fly og 6 attrition fly.

Attrition fly er reservefly, som anskaffes for at kunne opretholde det organisatoriske antal fly i flytypens forudsatte levetid. Flyene anvendes til kompensation for tab af fly gennem

perioden, til operativ grunduddannelse af elever samt til sikring af en økonomisk rationel drift.

5. Styringsgruppen skal i tilknytning hertil bemærke, at hvis DRAKEN flysystemet udfases uden tilførsel af yderligere F-16 kampfly, vil det indebære en ganske betydelig reduktion af flyvevåbnets kampkraft.

Styringsgruppen finder derfor, at beslutning om udfasning af sidste DRAKEN eskadrille samt beslutning om øvrige foreslåede ændringer af flyvevåbnets struktur bør kædes nøje sammen med beslutninger om udviklingen af flyvevåbnets struktur - herunder især omkring F-16 flysystemet - frem til efter år 2010. Dette er forudset både i Forsvarskommissionens beretning og ved Til-lægsaftalen af 3. april 1991.

6. I denne plan forudsættes antallet af organisatorisk tildelte F-16 kampfly at være minimum 60, idet planen samtidig tager højde for en kampflystruktur med indtil 30 yderligere organisatorisk tildelte F-16 kampfly.

Det er videre forudsat, at der - uanset hvilken organisatorisk struktur mellem 60 og 90 fly der besluttet - i flyvevåbnet findes et tilstrækkeligt antal attrition fly, der gør det muligt at opretholde F-16 systemet frem til efter år 2010. I modsat fald vil strukturen langsomt slides ned i takt med, at fly havarerer, ligesom driften vil blive fordyret, idet vedligeholdelsesstrukturen ikke vil kunne udnyttes rationelt.

Hvis man vælger at operere med en kampflystruktur med 60 organisatorisk tildelte fly, som er den minimale løsning, vil flyvevåbnet med det nuværende antal F-16 fly på i alt 63 alene råde over 3 attrition fly, som helt klart ikke er tilstrækkeligt til at opretholde strukturen. Siden indførelsen af F-16 systemet i januar 1980 er der således mistet 7 danske F-16 fly ud af 70. Norge har i samme periode mistet 13 ud af 74 fly.

En koncentration af udviklingen af den flybaserede del af flyvevåbnet omkring F-16 kampflyet og en videreførelse af dette som et teknisk og operativt levedygtigt system frem til efter

år 2010 - som forudset af Forsvarskommissionen - fordrer således erhvervelse af et antal fly.

Efter de foreliggende oplysninger vil produktionen af nye F-16 fly af den version, som anvendes i flyvevåbnet, blive indstillet ved General Dynamics i løbet af de nærmeste år. Styringsgruppen finder det derfor nødvendigt, at man i forbindelse med beslutning om udfasning af den sidste DRAKEN eskadrille samtidig træffer principbeslutning om, at der i løbet af 90'erne af denne grund erhverves et tilstrækkeligt antal F-16 fly til at holde F-16 kampflystrukturen intakt frem til efter år 2010. Ved eksempelvis valg af en kampflystruktur med 60 organisatorisk tildelte fly er det således nødvendigt snarest at træffe principbeslutning om erhvervelse af et tilstrækkeligt antal attrition fly, dvs. formentlig 10 - 12 fly.

I den forbindelse henleder Styringsgruppen opmærksomheden på, at det bør undersøges, hvorvidt det alternativt er muligt at erhverve et antal brugte fly af samme type og version fra andre lande.

7. For at opretholde F-16 kampflysystemet i en moderniseret og fremtidssikret version må der endvidere træffes beslutning om i samarbejde med USA, Holland, Belgien og Norge at gennemføre produktionsdelen af moderniseringsprogrammet for F-16 flyene (F-16 Mid Life Update). Udviklingsdelen heraf blev aftalt ved Tillægsaftalen.

Det vil endvidere være nødvendigt at udmønte beslutningen fra forsvarsforliget om at udruste flyet med et længererækkende luftforsvarsmissil (AMRAAM-type).

Endelig må de F-16 fly, der overtager fotorekognosceringsopgaven fra den sidste DRAKEN eskadrille, på sigt tilføres en forbedret rekognosceringskapacitet.

8. Styringsgruppen er samtidig opmærksom på, at også øvrige dele af flyvevåbnets struktur, herunder missilluftforsvaret, løbende må opdateres.

9. Styringsgruppen er bekendt med, at Udvalget vedrørende forswarets udvikling i tilknytning til arbejdet med tilpasning af forsaret til NATO's nye strategi og styrkestruktur bl.a. behandler spørgsmålet om at øge forswarets mobilitet og fleksibilitet.

Styringsgruppen skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på muligheden for tilkøb af yderligere transportkapacitet.

10. I forbindelse med overvejelserne om DRAKEN systemets udfasning har Styringsgruppen noteret sig, at den første DRAKEN eskadrille blev udfaset den 1. januar 1992. Den anden og sidste DRAKEN eskadrille, der har 16 organisatorisk tildelte fly, er - udover jagerbomberopgaven - pålagt at varetage fotorekognosceringsopgaver. Styringsgruppen finder, at en F-16 eskadrille efter en overgangsperiode i et vist omfang vil kunne overtage fotorekognosceringsopgaven.

Det personel - herunder piloter -, der frigøres ved nedlæggelse af anden DRAKEN eskadrille, forudses i muligt omfang flyttet og omskolet. I den forbindelse kan afskedigelser ikke udelukkes, idet omfanget heraf dog i høj grad vil afhænge af strukturens kommende indhold af kampfly samt udfasningstidspunkt. Ved endelig, samlet udfasning af DRAKEN flysystemet eksempelvis ved udgangen af 1993 og valg af en struktur med 60 organisatorisk tildelte kampfly forudses således på Flyvestation Karup afsked af ca. 200 stampersonel og ca. 60 civile samt et stort antal forflyttelser og omskolinger. Ved senere udfasning og/eller beslutning om en større fremtidig kampflystruktur reduceres de negative personelmæssige konsekvenser i væsentlig grad.

Styringsgruppen finder, at uddannelses- og omskolingsforhold kan tilgodeses i rimeligt omfang ved en trinvis udfasning af den sidste DRAKEN eskadrille. Herved opnås samtidig en tilstrækkelig overgangsperiode til overdragelse af fotorekognosceringsopgaven til en F-16 eskadrille.

Styringsgruppen skal derfor anbefale, at første halvdel af den sidste DRAKEN eskadrille udfases tidligst 6 måneder efter politisk beslutning. Den anden halvdel foreslås udfaset

tidligst 18 måneder efter politisk beslutning, dog ikke før den 31. december 1993.

11. Styringsgruppen har vurderet den fremtidige anvendelse og status for de flyoperative flyvestationer og lægger til grund, at flyvevåbnets fremtidige kampflystruktur, bestående af fire til fem F-16 eskadriller, i fredstid baseres på to af de operative jyske flyvestationer, hvoraf den ene forudses at være Flyvestation Skrydstrup.

Styringsgruppen finder, at de to øvrige operative flyvestationer i Jylland, Flyvestation Ålborg og Flyvestation Karup, begge er velegnede til operationer med kampfly, og at de i den forbindelse ikke på afgørende punkter adskiller sig fra hinanden.

Styringsgruppen finder videre, at de økonomiske investeringer, der forestår bl.a. på miljøområdet på flyvestationerne ikke vil have afgørende indflydelse på valg af deployeringsflyvestation.

Styringsgruppen konstaterer, at en eventuel flytning af de to F-16 eskadriller fra Flyvestation Ålborg til Flyvestation Karup indebærer etableringsomkostninger, som afhængig af strukturens indhold af kampfly vil være mellem 95 mio. kr. for en struktur med 60 fly og 111 - 124 mio. kr. afhængig af den valgte løsning ved en struktur med 90 fly. En sådan flytning medfører tillige store personelmæssige ulemper i forbindelse med forflyttelser og omskoling samt en mindre forøgelse af driftsudgifterne.

Styringsgruppen er videre opmærksom på, at der som følge af DRAKEN kampflysystemets udfasning og nedlæggelse af DRAKEN støttestrukturen på Flyvestation Karup frigøres en række bygningsmæssige faciliteter og områder. Disse vil egne sig til brug for en eventuel civil flyteknisk virksomhed på flyvestationen i forbindelse med valg af Flyvestation Karup som deployeringsflyvestation.

Styringsgruppen tillægger det endvidere vægt, at valget af Karup som deployeringsflyvestation ved udfasning af DRAKEN flysystemet indebærer den kortest mulige implementeringsperiode.

12. På baggrund af disse overvejelser og af mulighederne for at tilføre Karup-området andre myndigheder og aktiviteter jf. senere finder Styringsgruppen ud fra en samlet vurdering at måtte foreslå, at Flyvestation Karup overgår til deployeringsflyvestation samtidig med DRAKEN flysystemets udfasning.

13. Styringsgruppen har videre vurderet en fremtidig kampflystruktur baseret på mellem 60 og 90 organisatorisk tildelte F-16 fly. Styringsgruppen peger på, at en struktur med 60 fly bør organiseres i fire eskadriller, fordelt med to eskadriller i Skrydstrup og to i Ålborg. En struktur med ca. 75-90 fly bør organiseres i fem eskadriller, fordelt med to eskadriller i Skrydstrup og tre i Ålborg.

14. I forbindelse med DRAKEN flyets udfasning og Flyvestation Karups overgang til deployeringsflyvestation anbefaler Styringsgruppen videre, at Hovedværksted Karup nedlægges som selvstændig organisatorisk enhed. Den resterende værkstedsstruktur, der hensigtsmæssigt bør opretholdes i Karup, videreføres underlagt Hovedværksted Ålborg som en værkstedsdivision til varetagelse af ikke DRAKEN relaterede opgaver og/eller i muligt omfang overtages af den civile virksomhed, som forudses etableret på flyvestationen i forbindelse med kompenserende tiltag. Endelig foreslås Forsyningsdepot Karup nedlagt.

Styringsgruppen finder i øvrigt, at F-16 Hovedværkstedet uafhængigt af valg af deployeringsflyvestation bør bibeholdes på Flyvestation Ålborg.

15. I forbindelse med Styringsgruppens øvrige overvejelser om mulig tilpasning af flyvevåbnets struktur foreslås, at den logistiske støttestrukturens forsyningstjeneste rationaliseres, hvorved tillige Forsyningsdepot Skalstrup nedlægges, og genforsynings- og materielidentifikationsfunktionerne for hele forsyningstjenesten samles i Flyvematerielkommandoens Centralledelse.

16. Styringsgruppen har undersøgt den formelle niveauopdeling af flyvevåbnets vedligeholdelsestjeneste, som i dag principielt er tredelt. Bruger- og værkstedsniveauerne bemandes i hovedsagen militært, mens vedligeholdelsen ved hovedværkstederne varetages af civilt personel. Gruppen konstaterer, at niveaudelingen forskellige steder i flyvevåbnet i praksis findes gennemført med både et, to og tre niveauer afhængig af individuelle forhold omkring vedligeholdelsen af forskellige materiel- og våbensystemer. Gruppen har noteret sig den fleksibilitet og optimering, denne nuancerede anvendelse er udtryk for og finder ikke anledning til at foreslå ændringer i princippet om en tredelt niveaudeling.

17. Videre anbefaler Styringsgruppen, at Luftværnsgruppens personelnorm yderligere reduceres udover de i medfør af Tillægsaftalen opnåede reduktioner, hvorved Luftværnsgruppen overgår til en højere grad af mobiliseringsstatus.

Styringsgruppen gør i den forbindelse opmærksom på, at yderligere reduktioner kan gennemføres i Luftværnsgruppen i forbindelse med en række planlagte, større materielmodifikationer i løbet af 1990'erne.

18. Styringsgruppen anbefaler endvidere, at Flyvevåbnets Officersskole, Flyvevåbnets Specialskole og Flyvevåbnets Bibliotek samplaceres i Jonstruplejren, hvilket indebærer en personelbesparelse, samtidig med at Flyvevåbnets Officersskoles og Flyvevåbnets Biblioteks nuværende bygninger og arealer kan afhændes.

Styringsgruppen anbefaler samtidig, at der gennemføres andre mindre omfattende administrative omlægninger og effektiviseringer i flyvevåbnet.

19. Styringsgruppen foreslår, at Hærens Operative Kommando flyttes fra Århus til Flyvestation Karup, når nødvendige faciliteter er frigjort og indrettet til kommandoen. Flytningen kan under denne forudsætning iværksættes tidligst ét år efter politisk beslutning herom.

Styringsgruppen finder flytningen i overensstemmelse med intentionerne bag forsvarsforligets plan for anvendelse af hærens kaserner, der bl.a. byggede på, at hæren skulle rømme Århus. Det er samtidig en videreførelse af anbefalingerne fra Styringsgruppen vedrørende tilpasning af forswarets øverste militære ledelse, der afslutningsvis fandt, at en beslutning om at ændre status for en af de to flyvestationer til deployerings-flyvestation som følge af praktiske og økonomiske overvejelser burde medføre, at kommandoen indplaceres på flyvestationen med den ændrede status.

Styringsgruppen finder videre Flyvestation Karup geografisk mere centralt placeret end Flyvestation Ålborg i forhold til hærens enheder i det jyske område. Personnellets muligheder for at forrette skiftende geled- og stabstjeneste uden at skulle skifte bopæl, vil herved blive forbedret. Styringsgruppen finder samtidig, at en indplacering på Flyvestation Karup vil placere Hærens Operative Kommando hensigtsmæssigt i forhold til forswarets øvrige operative militære ledelse.

Styringsgruppen finder i øvrigt, at indplaceringen af Hærens Operative Kommando på Flyvestation Karup i lokaliteter, der her frigøres, derved bidrager til, at flyvestationen fortsat anvendes økonomisk mest hensigtsmæssigt.

Endelig finder Styringsgruppen, at man ved placeringen tager hensyn til behovet for at tilgodese de særlige problemer, som store reduktioner i forsvaret medfører for et relativt lille lokalsamfund som Karup.

Styringsgruppen foreslår, at de fremtidige funktionsvilkår for Hærens Operative Kommandos bør tilgodeses på linje med de øvrige værns operative kommandoer, samt at kommandoen bør indplaceres på den sydlige del af flyvestationen i det såkaldte område III.

20. De foreslåede omlægninger på Flyvestation Karup muliggør endvidere en i øvrigt hensigtsmæssig samling af andre myndigheder her. Dette medvirker ligeledes til at tilgodese lokalsamfundet i Karup.

Styringsgruppen foreslår derfor, at Flyveskolen flyttes fra Avnø til Karup, hvorved Flyvestation Avnøs bygninger og arealer kan afhændes eller anvendes til andet formål.

Styringsgruppen foreslår samtidig, at en fremtidig Operationsstøtteskole etableres på Flyvestation Karup.

21. Sideløbende med Styringsgruppens arbejde har Styringsgruppens formand ledet en undersøgelse af mulighederne for at etablere civil produktion i Karup-området for at afbøde de negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser af det reducerede aktivitetsniveau på flyvestationen. Det har vist sig muligt, at der på Flyvestation Karup vil kunne etableres en flyteknisk virksomhed med fortrinsvis civile, men også militære opgaver. Det forudses, at FLS Industries A/S indtræder som hovedaktionær, og at Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S indtræder som mindretalsaktionær i virksomheden. Forhandlinger foregår endvidere med et større, amerikansk selskab om eventuel medvirken. Det er samtidig forudsat, at Forsvarsministeriet indtræder som medaktionær i det mindste i den indledende fase, hvor virksomheden etableres.

De deltagende firmaer har alle givet tilsagn om at tilføre den kommende virksomhed opgaver, således at den i løbet af kort tid vil kunne etableres med et passende aktivitetsniveau. Det forventes, at virksomheden i løbet af to til tre år vil kunne beskæftige 200 - 250 medarbejdere, hvoraf ca. halvdelen forudses at stamme fra arbejde for forsvaret, og at virksomheden vil have gode muligheder for yderligere udvikling på det civile område.

I den forbindelse foreslås det, at forsvaret indledningsvis lader en række vedligeholdelsesopgaver udføre ved den nye virksomhed på forretningsmæssige vilkår.

22. Styringsgruppen anbefaler, at virksomhedens direktion og bestyrelse etableres hurtigst muligt, så man i samarbejde med forsvaret og de øvrige deltagende selskaber kan etablere virksomheden i takt med afviklingen af de militære funktioner, som forudses nedlagt på Flyvestation Karup. Styringsgruppen foreslår

i tilknytning hertil, at der træffes principiel beslutning om Forsvarsministeriets indtræden som mindretalsaktionær i virksomheden i det mindste i den indledende fase.

PERSONELMÆSSIGE OG ØKONOMISKE FORHOLD

23. Tillægsaftalen medførte i flyvevåbnet en normreduktion på 471 normer og en årlig driftsbesparelse på 89 mio. kr. Styringsgruppen finder gennem sine undersøgelser herudover at kunne pege på betydelige besparelser.

Arbejdsgrupperne har opstillet tre mulige modeller for en fremtidig kampflystruktur indeholdende 60, 75 eller 90 organifly. I en struktur med 60 kampfly opnås efter Tillægsaftalens implementering en årlig driftsbesparelse på ca. 296 mio. kr., når omlægningen er afsluttet. Heri er indregnet en normreduktion på ca. 1050 normer. Ved en struktur med 75 kampfly opnås en årlig driftsbesparelse på ca. 193 mio. kr., heri medregnet en normreduktion på ca. 860 normer, mens en struktur med 90 kampfly indebærer en årlig driftsbesparelse på ca. 117 mio. kr., hvori er medtaget en normreduktion på ca. 750 normer.

Endelig har Styringsgruppen fundet, at etableringsudgifter ved en struktur med 60 kampfly udgør ca. 60 mio. kr., mens strukturer med 75 eller 90 kampfly medfører etableringsudgifter på ca. 90 mio. kr. Der er herved ikke taget højde for de på samtlige flyvestationer mulige, forestående miljøinvesteringer, hvorimod de nævnte omkostninger omfatter etablering af Flyvestation Karup som deployeringsflyvestation, etablering af Flyveskolen på Flyvestation Karup, omlægninger i Luftværnsgruppens struktur samt tilpasning af skolestrukturen.

Den offentlige vurdering af områder, som eventuelt vil kunne afhændes, udgør ca. 60 mio. kr. De indtægter, der herved opnås, forudsættes anvendt til dækning af de nødvendige etableringsudgifter.

24. I forbindelse med Hærens Operative Kommandos udflytning fra Århus og indplacering på Flyvestation Karup foreslår Styringsgruppen - udover den reduktion på 13 normer, som er forudset

i medfør af hærens ændrede garnisonering - gennemført en personelreduktion på ca. 16 normer i Hærens Operative Kommandos bemanning svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 3,2 mio. kr. Hertil kommer en etablissemmentsorienteret årlig driftsbesparelse på ca. 3 mio. kr.

Etableringsomkostninger forbundet med indplacering af Hærens Operative Kommando på det anbefalede område på Flyvestation Karup udgør ca. 22 mio. kr.

25. Styringsgruppens samlede forslag, herunder indplaceringen af Hærens Operative Kommando på Flyvestation Karup, indebærer således i en struktur med 60 kampfly etableringsudgifter på ca. 82 mio. kr. og en årlig driftsbesparelse på ca. 302 mio. kr., i en struktur med 75 kampfly etableringsudgifter på ca. 112 mio. kr. og en årlig driftsbesparelse på ca. 199 mio. kr. og i en struktur med 90 kampfly etableringsudgifter på ca. 112 mio. kr. og en årlig driftsbesparelse på ca. 123 mio. kr.

26. Styringsgruppens forslag til ændring af flyvevåbnets struktur indebærer personelflytninger og -reduktioner. En oversigt over personelnormer fordelt på udvalgte geografiske områder er vist i figur 1. En videre udbygget oversigt over personel geografisk fordelt på flyvevåbnets berørte myndigheder m.fl. er samlet i Tillæg A.

27. Styringsgruppen foreslår, at personel, som berøres af strukturtilpasningerne, omfattes af de samme personelbegunstigende ordninger som ved hidtidige reduktioner i medfør af forsvarsforliget af 14. marts 1989 mv. De selektive og koordinerede ansættelsesstop bør fortsættes og tilpasses den aktuelle situation, og personel, der bliver afskediget som følge af planens gennemførelse, bør i mulig udstrækning tilbydes genbeskæftigelse i ledige stillinger inden for Forsvarsministeriets område.

Til ansatte, der har opnået ret til egenpension bør ved uansøgt afsked ydes op til 10 års ekstra pensionsalder. Til ansatte, der genbeskæftiges i forsvaret, bør ydes flyttegodtgørelse mv. efter samme regler, som gælder for tjenestemænds uansøgte forflyttelse.

Figur 1

Geografisk område ¹⁾	Normer		
	Før Tillægs-aftale	Efter Tillægs-aftale	Efter Sty-ringsgruppens plan og eksem-pelvis valg af 60 fly struk.
Ålborg i alt	1334	1324	1268
Karup ²⁾ (eksklusiv Hærens Operative Kom-mando og Karup A/S)	2188	1944	1297
Hærens Operative Kom-mando	-	-	185
Karup A/S (anslået)	-	-	200-250
Karup i alt	2188	1944	Knap 1700 ³⁾
Skrydstrup i alt	1190	1153	1122
Værløse i alt	2110	2086	2045
Amager	110	95	75
Roskilde området i alt	389	344	301
Avnø	71	71	0
Odense	194	155	115
Århus	214	214	0

1) For berørte områder, der ikke er nævnt her, henvises til Tillæg A.

2) Heri medregnet Enhedskommandoen m.fl., som i dag beskæftiger 343 personer, heraf 186 danske. Enhedskommandoen reduceres med ca. 5 procent i 1992 og yderligere 15-20 procent i 1993-94.

3) Ved Karup A/S's overtagelse af visse vedligeholdelsesopgaver, jf. kapitel 5, sker der indenfor det samlede vedligeholdelsesområde i forsvaret en yderligere reduktion af normer på ca. 100, idet der udover de ca. 25 normer, der må forudses nedlagt på Flyvestation Karup og Flyvestation Avnø, må forudses nedlagt ca. 33 i Værløse og ca. 20 i Ålborg samt et mindre antal i Hjørring, Gladsaxe og Skalsstrup. Disse reduktioner er ikke indregnet i figur 1.

Endelig foreslår Styringsgruppen, at nødvendige personale- og servicekontorer oprettes til støtte for det berørte personel, ligesom der bør afsættes de nødvendige midler til omskoling og efteruddannelse mv.

IMPLEMENTERING

28. Styringsgruppen vurderer, at den endelige implementering af den foreslåede tilpasning af flyvevåbnets struktur under hensyntagen til personalet optimalt kan tilendebringes fire til seks år efter politisk beslutning. Fremskyndes planen, kan den dog i hovedsagen være tilendebragt i løbet af tre år efter politisk beslutning.

Størstedelen af omstruktureringen kan indledes samtidig med udfasning af DRAKEN flysystemet inklusiv støttestruktur og værksteder og Flyvestation Karups overgang til deployerings-flyvestation, hvilket skaber forudsætning for efterfølgende indplacering af andre myndigheder på Flyvestation Karup.

29. Der bør etableres en særlig implementeringsorganisation i Forsvarskommandoens regi med Chefen for Forsvarsstaben som formand til at sikre en central og overordnet styring af omlægningen.

I organisationen bør bl.a. indgå Chefen for Flyvertaktisk Kommando, Chefen for Flyvematerielkommandoen, Chefen for Hærens Operative Kommando samt repræsentanter for de personelorganisationer, som har været medinddraget i Styringsgruppen. Herudover bør indgå repræsentanter for Forsvarsministeriet og Forsvarets Bygningstjeneste.

KAPITEL 3

FASTLÆGGELSE AF NY STRUKTUR FOR FLYVEVÅBNET

INDLEDNING

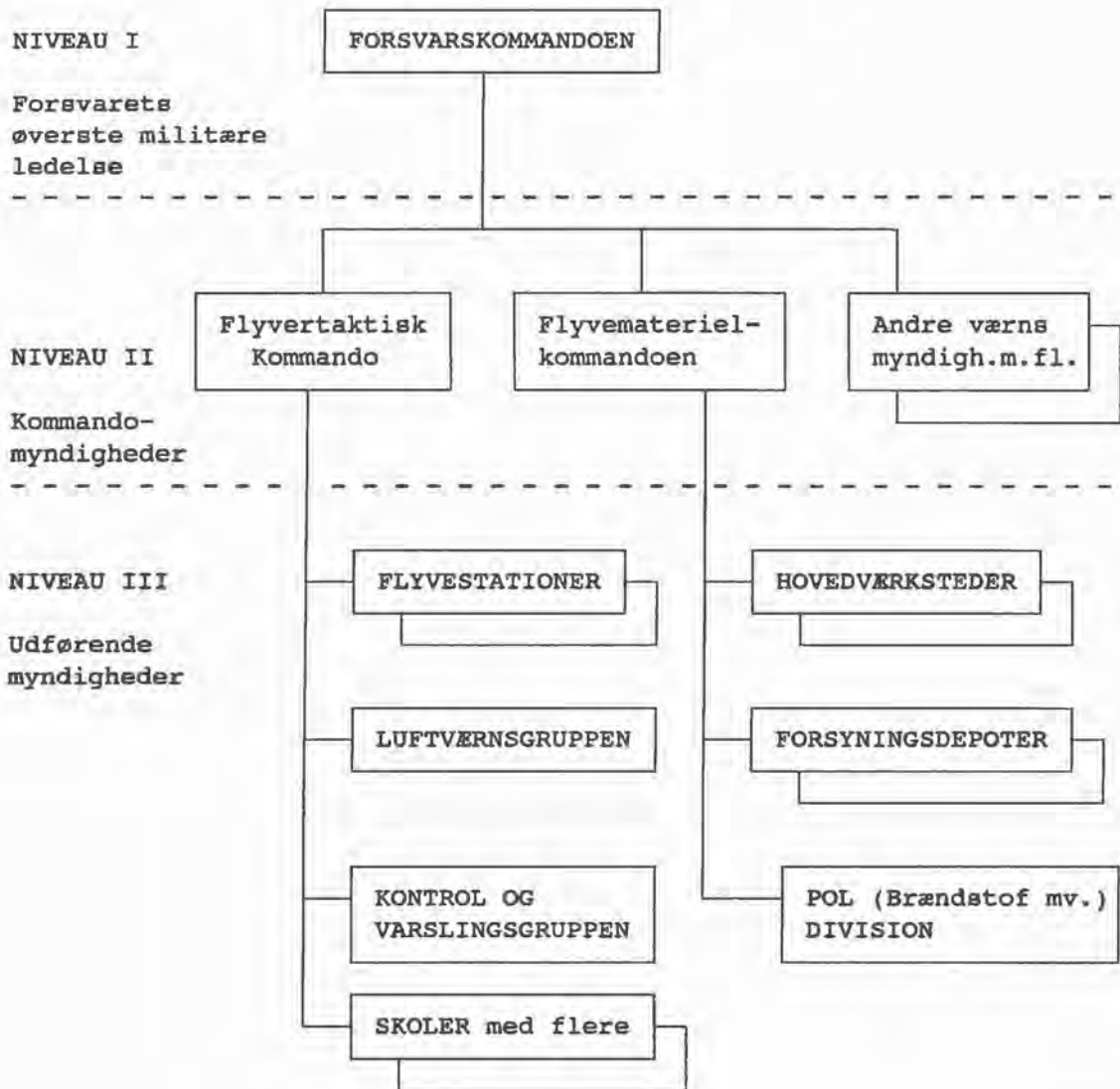
1. I dette kapitel behandles flyvevåbnets fremtidige struktur på grundlag af de resultater, arbejdsgrupperne vedrørende henholdsvis Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen er nået til i deres arbejde samt Styringsgruppens vurderinger heraf. Kapitlet samler således overvejelser i henhold til begge arbejdsgruppers kommissorier.

2. I medfør af Tillægsaftalen af 3. april 1991 er dele af de af Forsvarskommissionen skitserede omlægninger allerede iværksat. Styringsgruppen har derfor fundet, at præsentationen i denne plan bliver mere overskuelig, hvis besparelser opstilles dels i forhold til situationen før dels efter Tillægsaftalens implementering.

FLYVEVÅBNETS STRUKTUR

3. Flyvevåbnets nuværende struktur kan i princippet deles op i den operative struktur, den operative støttestruktur samt uddannelsesstrukturen samlet under Flyvertaktisk Kommando og den logistiske støttestruktur samlet under Flyvematerielkommandoen, se figur 2. De to kommandoer er begge placeret på ledelsesniveau II under Forsvarskommandoen (ledelsesniveau I), og de udgør tilsammen flyvevåbnets højeste værnsniveau.

Figur 2

KOMMANDOMYNDIGHEDER MV.

4. Flyvevåbnets operative struktur omfatter efter nedlæggelse af en DRAKEN kampflyeskadrille pr. 1. januar 1992 fem kampflyeskadriller, hvoraf fire er udrustet med tilsammen 57 organisatorisk tildelte F-16 kampfly, og den femte er udrustet med 16 organisatorisk tildelte DRAKEN fly. For at kunne opretholde det organisatoriske antal fly i flytypens forudsatte levetid råder flyvevåbnet over et antal reservefly (attrition fly) til kompen-

sation for tab af fly gennem perioden. Flyene anvendes til operativ grunduddannelse af elever og medvirker til at sikre rationel drift. (Begrebet attrition fly beskrives nærmere i et følgende, særskilt afsnit.)

Attrition flyene er oprindelig anskaffet samtidig med de øvrige fly af typen. For nærværende er der 6 F-16 attrition fly udover de 57 organisatorisk tildelte fly, mens der før 1. januar 1992 var 11 DRAKEN attrition fly udover de dengang 32 organisatorisk tildelte fly. Det store antal DRAKEN attrition fly skyldes dels, at det organisatoriske antal tidligere var højere, dels at DRAKEN flysystemet var forudset opretholdt indtil udgangen af 1990'erne.

Den operative struktur indeholder videre 3 C-130 HERCULES transportfly, 3 G-III GULFSTREAM fiskeriinspektionsfly, 8 S-61 SIKORSKY redningshelikoptere samt 29 T-17 skole- og kurérfly.

Endelig omfatter strukturen 6 kontrol- og varslingseskadriller, 8 HAWK luftforsvarsraketskadriller samt 6 kanonnærluftforsvarseskadriller, hvoraf dog kun én er aktiveret i fredstid, mens øvrige er mobiliseringsenheder.

5. Flyvevåbnets operative støttestruktur omfatter en operativ kommando benævnt Flyvertaktisk Kommando, beliggende på Flyvestation Karup, og seks flyoperative flyvestationer placeret i Ålborg, Karup, Tirstrup, Vandel og Skrydstrup i Jylland samt i Værløse på Sjælland. De operative kampflyeskadriller er fredstidsplaceret i Ålborg, Karup og Skrydstrup, mens transport- og fiskeriinspektionsfly samt redningshelikoptere er placeret i Værløse.

Videre indgår i den operative støttestruktur Luftværnsgruppen med hovedkvarter ved Skalstrup på Sjælland og to underlagte operative føringsenheder, HAWK afdeling Øst og Vest placeret ved henholdsvis Skalstrup og på Flyvestation Karup.

Endelig indgår i flyvevåbnets operative støttestruktur Kontrol- og Varslingsgruppen med hovedkvarter i Vedbæk.

6. Flyvevåbnet indeholder tillige den logistiske støttestruktur med en materielkommando benævnt Flyvematerielkommandoen, hvis centralledelse er placeret på Flyvestation Værløse. Videre indgår i kommandoen tre hovedværksteder beliggende på henholdsvis Flyvestationerne Værløse, Ålborg og Karup og fem forsyningsdepoter placeret på flyvestationerne i Værløse, Skalsstrup, Ålborg, Karup og Skrydstrup. Endelig er POL (Petrol, Oil, Lubricants) divisionen siden 1. januar 1991 som følge af omlægninger inden for forsvarets bygge- og anlægsvirksomhed underlagt Flyvematerielkommandoen. POL divisionens hovedopgave er at drive og vedligeholde det af NATO finansierede rør- og tanksystem i Danmark til oplagring af brændstof. Systemet benyttes til transport af drivmidler til NATO-styrkers fly, motorkøretøjer og skibe.

POL divisionen behandles ikke yderligere i denne plan.

7. Endelig indeholder flyvevåbnet en uddannelsesstruktur, som - udover uddannelsesaktiviteter ved de ovenfor beskrevne myndigheder - omfatter flyvevåbnets fem skoler. Disse er:

- Flyvevåbnets Officerssskole (Jonstrupvang),
- Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficerssskole (Værløse),
- Flyveskolen (Avnø),
- Flyvevåbnets Specialskole (Jonstrup), og
- Flyvevåbnets Hundeskole (Karup).

8. I det følgende lægges den her beskrevne struktur til grund for Styringsgruppens overvejelser. Styringsgruppen er dog opmærksom på, at der udover udfasningen af en DRAKEN eskadrille den 1. januar 1992 ved Tillægsaftalen af 3. april 1991 for flyvevåbnet blev besluttet

- at beredskabet og aktivitetsniveauet reduceres som muliggjort af CFE-aftalen mv.,
- at Luftværnsgruppen overgår til større grad af mobiliseringsstatus, begyndende i 1991, og der etableres otte ens bemandede HAWK eskadriller,

- at Luftværnsgruppens stabs- og vedligeholdelsesstruktur reduceres,
- at dansk deltagelse i udviklingsdelen af moderniseringsprogrammet for F-16 systemet (F-16 Mid Life Update) iværksættes. Den danske del af omkostningerne udgør ca. 299 mio. kr., samt
- at der i 1992 i forbindelse med næste forsvarsforlig tages stilling til dansk deltagelse i moderniseringsprogrammets produktionsdel. Denne forventes for det nuværende antal F-16 fly at beløbe sig til ca. 1,1 mia. kr.

UDVIKLINGEN AF STRUKTUREN

9. Med udfasning af de to DRAKEN eskadriller reduceres flyvevåbnet med 32 ud af 89 organisatorisk tildelte kampfly eller reelt 43 ud af 106 fly, når attrition fly medregnes. Tilbage bliver 57 organisatorisk tildelte F-16 fly og 6 attrition fly.

10. Styringsgruppen skal bemærke, at hvis DRAKEN flysystemet udfases uden tilførsel af yderligere F-16 kampfly, vil det indebære en ganske betydelig reduktion af flyvevåbnets kampkraft.

Styringsgruppen finder derfor, at beslutning om udfasning af sidste DRAKEN eskadrille samt beslutning om øvrige foreslåede ændringer af flyvevåbnets struktur bør kædes nøje sammen med beslutninger om udviklingen af flyvevåbnets struktur - herunder især omkring F-16 flysystemet - frem til efter år 2010. Dette er forudset både i Forsvarskommissionens beretning og ved Tilløgsaftalen af 3. april 1991.

11. I denne plan forudsættes antallet af organisatorisk tildelte F-16 kampfly at være minimum 60, idet planen samtidig tager højde for en kampflystruktur med indtil 30 yderligere organisatorisk tildelte F-16 kampfly.

Det er videre forudsat, at der - uanset hvilken organisatorisk struktur mellem 60 og 90 fly der besluttet - i flyvevåbnet findes et tilstrækkeligt antal attrition fly, der gør det muligt

at opretholde F-16 systemet frem til efter år 2010. I modsat fald vil strukturen langsomt slides ned i takt med, at fly havarerer, ligesom driften vil blive fordyret, idet vedligeholdelsesstrukturen ikke vil kunne udnyttes rationelt.

Hvis man vælger at operere med en kampflystruktur med 60 organisatorisk tildelte fly, som er den minimale løsning, vil flyvevåbnet med det nuværende antal F-16 fly på i alt 63 alene råde over 3 attrition fly, som helt klart ikke er tilstrækkeligt til at opretholde strukturen. Siden indførelsen af F-16 systemet i 1980 er der således mistet 7 danske F-16 fly ud af 70. Norge har i samme periode mistet 13 ud af 74 fly.

En koncentration af udviklingen af den flybaserede del af flyvevåbnet omkring F-16 kampflyet og en videreførelse af dette som et teknisk og operativt levedygtigt system frem til efter år 2010 - som forudset af Forsvarskommissionen - fordrer således erhvervelse af et antal fly.

Efter de foreliggende oplysninger vil produktionen af nye F-16 fly af den type, som anvendes i flyvevåbnet (A/B-versionen), blive indstillet ved General Dynamics i løbet af de nærmeste år. Styringsgruppen finder det derfor nødvendigt, at man i forbindelse med beslutning om udfasning af den sidste DRAGEN eskadrille samtidig træffer principbeslutning om, at der i løbet af 90'erne af denne grund erhverves et tilstrækkeligt antal F-16 (A/B i en opdateret version) fly til at holde F-16 kampflystrukturen intakt frem til efter år 2010. Ved valg af en kampflystruktur med eksempelvis 60 organisatorisk tildelte fly er det således nødvendigt snarest at træffe principbeslutning om erhvervelse af et tilstrækkeligt antal attrition fly, dvs. formentlig 10 - 12 fly.

I den forbindelse henleder Styringsgruppen opmærksomheden på, at det bør undersøges, hvorvidt det alternativt er muligt at erhverve et antal brugte fly af samme type fra andre lande.

12. For at opretholde F-16 kampflysystemet i en moderniseret og fremtidssikret version må der endvidere træffes beslutning om i samarbejde med USA, Holland, Belgien og Norge at gennemføre produktionsdelen af moderniseringsprogrammet for F-16 flyene

(F-16 Mid Life Update). Udviklingsdelen heraf blev aftalt ved Tillægsaftalen.

Det vil endvidere være nødvendigt at udmønte beslutningen fra forsvarsforliget om at udruste flyet med et længererækkende luftforsvarsmissil (AMRAAM-type).

Endelig må de F-16 fly, der overtager fotorekognosceringsopgaven fra den sidste DRAKEN eskadrille, på sigt tilføres en forbedret rekognosceringskapacitet.

13. Styringsgruppen er samtidig opmærksom på, at også øvrige dele af flyvevåbnets struktur, herunder missilluftforsvaret, løbende må opdateres.

14. Styringsgruppen er bekendt med, at Udvalget vedrørende forswarets udvikling i tilknytning til arbejdet med tilpasning af forsvaret til NATO's nye strategi og styrkestruktur bl.a. behandler spørgsmålet om at øge forswarets mobilitet og fleksibilitet.

Styringsgruppen skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på muligheden for tilkøb af yderligere transportkapacitet.

ATTRITION FLY KONCEPTEN

15. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har i forbindelse med sit analysearbejde med dimensionering af fremtidig kampflystrukturer fundet det formålstjenligt nærmere at redegøre for begrebet attrition fly.

Arbejdsgruppen anfører i den forbindelse, at en flyvende enheds antal af organisatorisk tildelte fly er dimensionerende for enhedens flyvetidsproduktion og dermed for dens materiel- og personelmæssige størrelse og sammensætning i øvrigt. Enhedens bemanning, opgavesæt og standarder vedrørende træning og operationer i krig fastsættes i forhold til dette antal.

Ud over de til enheden organisatorisk tildelte fly, råder flyvevåbnet over attrition fly, som anvendes dels som kompensation for forudselige tab af fly i flytypens levetid, dels til operativ grunduddannelse af piloter, inden de tilgår kampfly-

eskadrillerne. Videre udgør reserveflyene grundlaget for en hensigtsmæssig udnyttelse af vedligeholdelsesstrukturen og sikrer således fornøden kontinuitet og rationel løsning af både operative og logistiske opgaver.

16. Arbejdsgruppen har efter analyse fundet, at attrition fly koncepten indebærer store driftsmæssige fordele for enhedens operative og logistiske virke og samtidig medfører minimering af det samlede ressourceforbrug.

Styringsgruppen er enig i og kan tiltræde arbejdsgruppens anbefaling, at den fremtidige struktur, uanset antal fly, organiseres efter attrition fly koncepten. Denne lægges derfor til grund for overvejelserne i denne rapport vedrørende dimensionering af kampflystrukturen.

17. Styringsgruppen har i øvrigt noteret sig, at alle øvrige NATO-lande også anvender attrition fly koncepten.

UDFASNING AF SIDSTE DRAKEN ESKADRILLE

18. Forsvarskommissionen har bl.a. påpeget, at mulighederne for at etablere en ny struktur i flyvevåbnet og dermed opnå betydelige driftsbesparelser ved en forenkling og rationalisering af støttestrukturen i høj grad afhænger af udfasningen af DRAKEN flysystemet, hvorfor Kommissionen har peget på en mulig fremskynelse af udfasningstidspunktet set i relation til den oprindeligt planlagte udfasning medio/ultimo 90'erne.

Ved Tillægsaftalen blev det således besluttet at udfase den første DRAKEN eskadrille pr. 1. januar 1992.

Forsvarskommissionen har videre fundet, at flyvevåbnets fremtidige struktur bør opbygges således, at en fleksibel tilpasning til senere udviklinger kan tilgodeses.

19. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har undersøgt de praktiske muligheder for en endelig udfasning af DRAKEN systemet omkring udgangen af henholdsvis 1992, 1993 og 1994.

Gruppen peger indledningsvis på, at flyvevåbnets kampkraft bliver væsentlig reduceret ved udfasning af de to DRAKEN eskadriller, medmindre strukturen tilføjes andre kampfly.

Arbejdsgruppen lægger videre i sin vurdering specielt vægt på, at fotorekognosceringsberedskabet, som for tiden varetages af den tilbageværende DRAKEN eskadrille, først vil kunne overdrages til en af F-16 eskadrillerne efter den 31. december 1993 og da kun i et vist omfang.

Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen anfører i den forbindelse, at eksisterende fotorekognosceringsudstyr fra DRAKEN systemet er under ombygning og tilpasning til F-16 systemet. Udstyret forventes tidligst klar til ibrugtagning ved udgangen af august 1993. Efter en operativ indkøringsfase (operativ afprøvelse og omskoling) forventes en vis rekognosceringskapacitet med F-16 fly at være til stede omkring den 31. december 1993.

Dele af kameraudstyret har været i brug i flyvevåbnet siden 1950'erne og forefindes kun i begrænset antal. Det er teknisk forældet og delvis nedslidt, hvorfor ombygningen må ses som en midlertidig løsning.

Styringsgruppen noterer sig på grundlag af arbejdsgruppens overvejelser, at en endelig retablering af en fotorekognosceringskapacitet svarende til den nuværende indebærer investering i nyt materiel.

20. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har ved nedlæggelse af DRAKEN systemet peget på muligheden for gradvis udfasning som en del af en fleksibel løsning, for eksempel ved at de sidste 8 fly fortsat varetager rekognosceringsopgaven, indtil F-16 bliver i stand til at overtage denne rolle. Arbejdsgruppen peger videre på muligheden for at holde flyene i drift indtil en eventuel omskolingskø for piloter er reduceret.

21. Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen bemærker, at der som følge af gældende vedligeholdelsesstrategi for DRAKEN systemet er opbygget et lager af DRAKEN reservedele, som kan sikre systemets operative status ud over 1995.

Arbejdsgruppen finder derfor, at der ikke vil opstå forsyningsmæssige problemer, uanset hvilket af de tre mulige udfasningstidspunkter man vælger. En tidlig udfasning vil i den forbindelse indebære, at et større antal reservedele skal forsøges solgt.

22. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando vurderer, at DRAKEN systemets udfasningstidspunkt og valg af strukturens kommende indhold af kampfly er afgørende for, hvor store personelmæssige konsekvenser man må imødesee.

Ved valg af en struktur med 60 kampfly vil et forventet overskud på Flyvestation Karup på ca. 52 officerer, herunder ca. 32 piloter, kunne overføres til vakante bemandingsposter andre steder i flyvevåbnet. Inden for stampersonelgruppen må her forudses afsked af ca. 200 personer ved en samlet udfasning af DRAKEN systemet med udgangen af 1993, ca. 90 personer ved udfasning med udgangen af 1994 og ingen ved udfasning med udgangen af 1995. De tilsvarende antal afskedigelser af civilt personel påregnes ved en samlet udfasning af DRAKEN systemet ultimo 1993 at være ca. 60 personer, ultimo 1994 ca. 40 personer og ultimo 1995 ca. 35 personer. Herudover vil et større antal personer berøres af forflyttelser (se i denne forbindelse Tillæg A).

Ved valg af en større fremtidig kampflystruktur reduceres de negative personelmæssige konsekvenser i væsentlig grad.

23. Styringsgruppen har bemærket sig, at antallet af afskedigelser som følge af DRAKEN systemets udfasning reduceres mod slutningen af den betragtede periode, dvs. mod midten af 1990'erne. Videre bemærker Styringsgruppen, at en tidlig udfasning indebærer et betydeligt behov for ressourcer til beskæftigelsesforanstaltninger samt til F-16 omskoling. Styringsgruppen bemærker i den forbindelse det nødvendige hensyn til den officersgrunduddannelse, der forløber integreret med pilotuddannelsen, og som forudses tids- og kapacitetsmæssigt at begrænse muligheden for omskoling af DRAKEN piloter til F-16. Styringsgruppen ser ligeledes i denne forbindelse en mulighed

Gruppen finder derimod, at faciliteterne ved Karup efter relativt få ændringer kan anvendes for eksempel af Flyveskolen og en fremtidig Operationsstøtteskole.

30. Forsvarets Bygningstjeneste har anslået udgifterne til etablering af et F-16 hovedværksted på Flyvestation Karup til et beløb på mellem 150 og 200 mio. kr.

Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen peger i sin undersøgelse af de logistiske forhold derfor på, at valg af deployeringsflyvestation ikke bør få indflydelse på placering af F-16 hovedværkstedet, som under alle omstændigheder anbefales bibeholdt på Flyvestation Ålborg.

31. Styringsgruppen har bemærket sig, at en fortsat F-16 basering på Flyvestation Ålborg indebærer et personelbehov, som er 12 normer lavere i forhold til Karup som følge af F-16 hovedværkstedets nærhed, hvorved en vis synergieeffekt i anvendelse af vedligeholdelsespersonel kan udnyttes. Gruppen har videre bemærket, at valg af Flyvestation Karup som deployeringsflyvestation medfører væsentlig færre forflyttelser af personel end Flyvestation Ålborg.

32. Styringsgruppen er opmærksom på, at der generelt på flyvestationerne foregår en række miljøtiltag, samt at den nye miljølov, der trådte i kraft den 1. januar 1992, vil medføre, at der stilles en række yderligere miljøkrav til flyvestationerne.

Styringsgruppen finder dog, at de investeringer, der forestår på miljøområdet på flyvestationerne ikke vil have afgørende indflydelse på valget af operative flyvestationer.

33. Styringsgruppen kan bl.a. på baggrund heraf tiltræde Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommandos forslag om valg af Flyvestation Karup som fremtidig deployeringsflyvestation under henvisning til de store etableringsomkostninger, der er forbundet med at flytte F-16 fra Ålborg samt de større personelmæssige ulemper forbundet med forflyttelser og omskoling.

Styringsgruppen tillægger det endvidere vægt, at valget af Karup som deployeringsflyvestation ved udfasning af DRAKEN flysystemet indebærer den kortest mulige implementeringsperiode.

ANVENDELSE AF FLYOPERATIVE FLYVESTATIONER

34. Forsvarskommissionen har i forbindelse med sine overvejelser om reduktion af kampflystrukturen til fire eller fem eskadriller foreslået, at hver af disse eskadriller opererer med fra 15 til ca. 20 F-16 fly. Kommissionen har peget på, at rammerne herved skabes for, at man fremtidigt kan operere med fra ca. 60 F-16 fly til ca. 90 F-16 fly, som tænkes baseret på to flyvestationer.

35. I forlængelse heraf er Styringsgruppen i sit kommissorium pålagt at fremsætte nærmere forslag til fremtidig anvendelse af de flyoperative flyvestationer.

Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har i den forbindelse overvejet den fremtidige eskadrillestruktur og flymæssige sammensætning af kampflyeskadrillerne samt den geografiske placering af disse. Gruppen har analyseret strukturer med 60, 75 og 90 kampfly.

36. Arbejdsgruppen peger indledningsvis på, at flyvevåbnets kampkraft bliver væsentligt reduceret ved udfasning af DRAKEN systemet, medmindre strukturen samtidig tilføres andre kampfly.

I den forbindelse finder gruppen, at en fremtidig struktur med fire eskadriller vil reducere mulighederne for at planlægge og øve operationer med udenlandske forstærkningsenheder. Med kun fire kampflyeskadriller vil det ikke være muligt ved deployering at basere en dansk eskadrille på hver af de fem jyske flyvestationer, hvilket vurderes som væsentligt for, at nødvendige lokale procedurer og planer for samarbejdet med forstærkningsenhederne kan virke effektivt på alle fem flyvestationer.

37. Arbejdsgruppen finder, at en kampflystruktur på mellem 60 og 90 fly kan etableres på flyvestationerne på Skrydstrup og Ålborg eller Karup.

Gruppen finder, at en struktur indeholdende 60 fly bedst organiseres i fire eskadriller fordelt med to eskadriller på hver flyvestation med fredstidsbaserede eskadriller.

En struktur med fra ca. 75 til ca. 90 fly foreslås organiseret i fem eskadriller med omkring 15 til 18 fly i hver. Heraf stationeres to eskadriller på Flyvestation Skrydstrup, hvor F-16 flysimulator og omskolingsenheden fortsat tænkes placeret, og tre eskadriller baseres på Flyvestation Ålborg eller på Flyvestation Karup, afhængig af valg af deployeringsflyvestation. Ved valg af en struktur med 90 fly anbefaler gruppen en yderligere omskolingsenhed oprettet ved den flyvestation, hvor man vælger at basere tre eskadriller.

38. Arbejdsgruppen vurderer, at den årlige besparelse fra driften af strukturer med 60, 75 og 90 fly udgør henholdsvis ca. 216, ca. 113 og ca. 37 mio. kr. i forhold til tiden før Tillægsaftalen. Den årlige driftsbesparelse efter Tillægsaftalens implementering udgør henholdsvis ca. 176 og ca. 73 mio. kr. ved 60 og 75 fly, mens en struktur med 90 fly medfører en merudgift på ca. 3 mio. kr. Den opnåede personelbesparelse fremgår af dette kapitels afsnit vedrørende udfasning af sidste DRAGEN eskadrille.

Udgifterne forbundet med etablering vurderes til ca. 2 mio. kr. ved en struktur med 60 fly og ca. 31 mio. kr. ved en struktur på mellem 75 og 90 fly.

39. Styringsgruppen foreslår på baggrund heraf, at en struktur med 60 kampfly bør organiseres i fire eskadriller, fordelt med to eskadriller i Skrydstrup og to i Ålborg. En struktur med ca. 75-90 kampfly bør organiseres i fem eskadriller, fordelt med to eskadriller i Skrydstrup og tre i Ålborg.

FLYTNING AF FLYVESKOLEN

40. Forsvarskommissionen har peget på, at Flyveskolen eventuelt kan flyttes fra Avnø til den flyvestation, der ændrer status til deployeringsflyvestation, hvorved Avnø kan afhændes.

41. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har undersøgt denne mulighed nærmere. Ved flytningen forudses centraliseret vedligeholdelse for T-17 skole- og kurérfly samlet ved den valgte flyvestation.

Gruppen finder både Flyvestation Karup og Ålborg velegnede til basering af Flyveskolen.

Den opnåede personelreduktion ved en flytning til Karup udgør ca. 17 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 4,2 mio. kr., mens en flytning til Ålborg medfører en reduktion på ca. 14 normer eller en årlig driftsbesparelse på ca. 3,6 mio. kr.

Etableringsomkostninger udgør for begge løsninger ca. 7,6 mio. kr. Den offentlige vurderingssum af ejendomme på Avnø, der kan søges afhændet, udgør 22,9 mio. kr.

42. Styringsgruppen foreslår bl.a. på baggrund heraf, at Flyveskolen flyttes fra Avnø til Flyvestation Karup, hvorved Flyvestation Avnøs bygninger og arealer kan afhændes eller anvendes til andet formål.

FLYVEMATERIELKOMMANDOENS CENTRALLEDELSE

43. Styringsgruppen er i sit kommissorium bl.a. pålagt at undersøge mulighederne for forenklinger og rationaliseringer i Flyvematerielkommandoens Centralledelse.

Centralledelsen er struktureret i to sektorer - Teknisk Sektor og Administrationssektoren. I Centralledelsen varetages den overordnede materielfaglige planlægning og styring, herunder opgaver inden for økonomi- og budgetstyring samt tilsynsvirksomhed.

44. Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen har i forbindelse med sine undersøgelser fundet, at Centralledelsens organisation rummer elementer, der beskæftiger sig med egentlig stabsarbejde af planlæggende og opfølgende karakter, og samtidig varetager funktioner på det udførende niveau. Arbejdsgruppen har i den forbindelse vurderet muligheden for en tydeligere funktionsop-

deling mellem ledelsesniveauet og det udførende niveau for eventuelt dér at finde grundlag for effektivisering eller rationalisering. Man har således overvejet at delegere dele af Centralledelsens udførende opgaver til to dispositionsenheder med ansvar for henholdsvis hovedværkstedsområdet og forsyningstjenesten.

Arbejdsgruppen har imidlertid fundet, at en sådan organisatorisk ændring vil belaste Centralledelsens etablerede relationer og procedurer, og at det ekstra organisatoriske niveau vil forlænge kommandovejene, så det bliver vanskeligt at etablere rationelle forretningsgange. Organisationens mulighed for at udøve kontrol og koordination vil ligeledes påvirkes i negativ retning. Endelig vil det i den forbindelse ikke være muligt at opnå et synligt rationaliseringsprovenu.

Styringsgruppen tilslutter sig arbejdsgruppens vurdering og finder herefter ikke, at opgaver bør søges flyttet til nye dispositionsenheder under Centralledelsen.

45. Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen har i stedet opstillet to modeller for rationalisering af Centralledelsen.

46. Den første model beskriver rationaliseringstiltag internt i Centralledelsen.

Centralledelsen har eksisteret i sin nuværende form siden midten af 1980'erne; men man har løbende tilpasset organisationen til de skiftende krav, som materielsituationen og løsningen af flyvevåbnets opgaver har stillet. Videre har indførelse af edb åbnet mulighed for effektivisering og udsparring af personel.

I medfør af Tillægsaftalen har man fundet at kunne reducere Centralledelsen med 12 normer.

Arbejdsgruppen har fundet, at en række administrative forenklinger tillader en yderligere reduktion på ca. 27 normer. Desuden peges på, at man ved at overføre opgaver internt i organisationen kan nedlægge en sektion, hvorved udspares ca. 3 normer. En organisatorisk tilpasning i Flyteknisk Afdeling åbner mulighed for at udspare 1 norm, og endelig vil DRAGEN systemets nedlæggelse indebære en besparelse på ca. 17 normer.

Denne første model indebærer en årlig driftsbesparelse på ca. 12 mio. kr. (ca. 60 normer) før Tillægsaftalen eller ca. 10 mio. kr. (ca. 48 normer) efter Tillægsaftalens implementering.

47. Den anden model inkluderer den første model, men går videre og samler forvaltningsfunktionerne genforsyning og materielidentifikation i Centralledelsen.

Arbejdsgruppen peger på, at denne model skal ses i sammenhæng med gruppens forslag til omstrukturering af forsyningstjenesten. Ved at flytte forvaltningsopgaver, der for tiden er placeret ved forsyningsdepoterne, op til Centralledelsen, åbnes grundlag for en reduktion på ca. 112 normer (ca. 98 efter Tillægsaftalen) ved forsyningsdepoterne mod en udvidelse af personelnormen ved Centralledelsen på ca. 34 normer.

Nettobesparelsen ved Centralledelsen af model 2 udgør herefter ca. 26 normer før Tillægsaftalen og ca. 14 normer efter Tillægsaftalens implementering. Sammenholdt med de muliggjorte reduktioner ved forsyningsdepoterne udgør den samlede besparelse ved flyvevåbnets forsyningsdepoter og Flyvematerielkommandoens Centralledelse således ca. 138 normer før Tillægsaftalen implementering svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 29 mio. kr. Efter Tillægsaftalens gennemførelse er besparelsen ca. 112 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 23,5 mio. kr.

Arbejdsgruppen peger på, at omstruktureringen i medfør af model 2 medfører engangsudgifter på i alt ca. 3 mio. kr., som alene knytter sig til ændringer inden for forsyningsområdet. Denne udgift er derfor medtaget i denne rapports afsnit om forsyningstjenesten.

48. Styringsgruppen kan tilslutte sig arbejdsgruppens indstilling, at model 2 giver den største, samlede besparelse og samtidig medfører færrest mulige ulemper for flyvevåbnet, hvorfor Styringsgruppen skal anbefale, at denne model lægges til grund for en omstrukturering af flyvevåbnets logistiske støttestruktur.

VEDLIGEHOELDESESSTRUKTURENS NIVEAUDELING

49. Formålet med vedligeholdelsestjenesten er at holde forsvarrets materiel funktionsdygtigt samt at sikre den mest hensigtsmæssige og økonomiske materieludnyttelse. For at tilgodese formålet opdeles vedligeholdelsestjenesten i forsvaret principielt i fire niveauer, bruger-, værksteds-, hovedværksteds- og fabriksniveauet.

Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen har i forbindelse med sin undersøgelse af mulighederne for at forenkle flyvevåbnets værkstedsstruktur vurderet niveaudelingen af vedligeholdelsesstrukturen i flyvevåbnets.

Gruppen har fundet, at militært flyvemateriel i dag principielt vedligeholdes på tre niveauer, idet hovedværksteds- og fabriksniveauet i flyvevåbnets betragtes som ét niveau.

På det laveste niveau, bruger- eller eskadrilleniveauet, udføres enkle foranstaltninger, som hurtigt bringer materiellet tilbage i operationsduelig stand. Arbejdet omfatter almindelig service, forebyggende vedligeholdelse og mindre reparationsarbejde i overensstemmelse med niveauets kapacitet. De militære teknikere på dette niveau er en del af krigsbemandingen ved de operative enheder og tildeles i den forbindelse tillige egentlige kampopgaver i enheden.

Det mellemste vedligeholdelsesniveau udgøres af operative støtteenheder, primært flyvestationsværkstederne, som løser deres opgaver dels fra stationære, dels fra mobile faciliteter. Opgaverne omfatter større materieleftersyn, reparationer og modificationsarbejder af mere kompleks og krævende art end brugervedligeholdelsen. En del af de militære teknikere på dette niveau afgives på et tidligt tidspunkt ved forhøjet beredskab enten til de operative enheder eller som kadre i mobiliseringsenheder og skal derfor tillige kunne løse krigsmæssige opgaver. Andre fortsætter med at løse deres primære opgaver fra krigsmæssigt deployerede faciliteter.

Det højeste niveau, hovedværkstedsniveauet, gennemfører større reparationer, hovedeftersyn og modifikationer af flyvevåbnets systemer. Hovedværkstederne gennemfører gennemgribende

arbejder på materiellet, som stiller store krav til personellens faglige uddannelse, samt til faciliteter og vedligeholdelsesudstyr. Hovedværkstederne er bemanded med civilt personel, som ikke tænkes anvendt i egentlige kamp- eller kampstøtteopgaver.

I modsætning til de øvrige værn omfatter dette niveau i flyvevåbnet tillige reparation, vedligeholdelse eller modifikation, som af økonomiske eller andre grunde udføres ved civile firmaer, herunder materielproducenter.

50. Arbejdsgruppen har overvejet at reducere det principielle antal vedligeholdelsesniveauer ved sammenlægning for derved at opnå et rationaliseringsprovenu.

Gruppen har i den forbindelse gennemført en detaljeret analyse af vedligeholdelsestjenesten, som den udføres overalt i flyvevåbnet.

Arbejdsgruppen har imidlertid fundet vedligeholdelsens niveaudeling individuelt tilpasset fly- og våbensystem og ydre vilkår, herunder organisation og geografiske forhold. Man har således fundet tre-, to- og enstrengt niveaudeling af vedligeholdelsesstrukturen tilpasset situationen, og det er ikke lykkedes at pege på noget område, hvor en ændret niveaudeling ses at kunne give et egentligt rationaliseringsprovenu. Gruppen har derfor ikke fundet at kunne anbefale en ændring i det til grundliggende princip.

51. Styringsgruppen tiltræder på dette grundlag arbejdsgruppens anbefaling om at fastholde den nuværende niveaudeling som overordnet princip, men fortsat løbende at anvende en fleksibel niveaudeling af vedligeholdelsestjenesten for hvert enkelt fly- og våbensystem tilpasset økonomiske og operative forhold.

HOVEDVÆRKSTEDSOMRÅDET

52. Styringsgruppen er i sit kommissorium tillige pålagt at undersøge mulighederne for forenklinger og rationaliseringer i flyvevåbnets værkstedsstruktur, hvori bl.a. hovedværkstederne indgår.

Flyvevåbnets tre hovedværksteder befinder sig på henholdsvis Flyvestation Ålborg, Flyvestation Karup og Flyvestation Værløse og har til opgave at udføre større eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder, større reparationer og ændringsarbejder samt hovedeftersyn primært på flyvevåbnets materiel.

Hvert hovedværksted har et eller flere fly- og/eller våben-systemer som speciale. Hovedværkstedet i Ålborg beskæftiger sig således hovedsagelig med F-16 systemet og Hovedværkstedet i Karup hovedsagelig med DRAKEN systemet. Hovedværkstedet i Værløse er udover helikoptere samt transport- og fiskeriinspektionsfly ansvarlig for forskellige andre fly- og våbensystemer fra de tre værn.

Herudover har hvert hovedværksted særlig teknologi eller særlige fremstillingsprocesser som speciale. I den forbindelse ydes værkstedsstøtte ikke blot til flyvevåbnet, men også til de to andre værn.

DRAKEN systemet vedligeholdes primært i Karup, men hovedværkstederne i Ålborg og Værløse vedligeholder tillige visse DRAKEN fly- og motorkomponenter.

53. Styringsgruppen bemærker sig Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoens anbefaling, at større eftersyn og modifikationer på DRAKEN systemet afsluttes med udgangen af 1991 i lyset af den forestående udfasning.

Arbejdsgruppen peger videre på, at behovet for komponentvedligeholdelse for DRAKEN generelt vil være faldende indtil udfasning af den anden DRAKEN eskadrille, hvilket muliggør løbende reduktioner i arbejdsstyrken.

Endelig har gruppen fundet, at administrative forenklinger i forbindelse med trinvis bortfald af DRAKEN opgaverne muliggør yderligere personelbesparelser.

54. Disse personelreduktioner resulterede allerede i medfør af Tillægsaftalen i, at flyvevåbnets hovedværkstedsstruktur pr. 1. januar 1992 blev reduceret med 114 normer fordelt på 94 normer

fra Hovedværksted Karup samt i alt 20 normer fra Ålborg og Værløse.

55. Arbejdsgruppen har i forbindelse med sine overvejelser vedrørende endelig udfasning af DRAKEN systemet og valg af deployeringsflyvestation ladet Forsvarets Bygningstjeneste vurdere omkostninger ved eventuel etablering af et hovedværksted til vedligeholdelse af F-16 på Flyvestation Karup. Udgifterne i den forbindelse er anslået til mellem 150 og 200 mio. kr.

Arbejdsgruppen har videre fundet, at den geografiske placering af F-16 hovedværksted kun øver mindre indflydelse på eventuelle transportomkostninger, uanset om Flyvestation Karup eller Ålborg udpeges som deployeringsflyvestation.

På dette grundlag finder arbejdsgruppen, at valget af deployeringsflyvestation ikke får afgørende indvirkning på placering af flyvevåbnets hovedværksteder. Styringsgruppen kan tilslutte sig denne vurdering og anbefaler, at F-16 hovedværksted forbliver på Flyvestation Ålborg.

56. Arbejdsgruppen peger på, at de værkstedsafsnit og underværksteder ved Hovedværksted Karup, som beskæftiger sig med DRAKEN systemet, nedlægges, når flysystemet er endeligt udfaset.

Tilbage i Karup bliver en række ikke DRAKEN relaterede opgaver, som fortsat skal løses. Gruppen har undersøgt en eventuel flytning af disse opgaver til de to øvrige Hovedværksteder og har fundet, at det indebærer bygge- og anlægsomkostninger på mellem 10 og 15 mio. kr. foruden uddannelsesomkostninger at etablere fornøden ekspertise det nye sted.

Styringsgruppen kan derfor tiltræde arbejdsgruppens anbefaling, at disse opgaver under anvendelse af maksimalt 72 normer med fordel kan videreføres der, hvor arbejdet udføres i dag. I forbindelse med eventuel frigørelse af bygninger mv. til den civile virksomhed, der omtales i kapitel 5, kan det blive nødvendigt at samle resterende militære værkstedsaktiviteter i andre faciliteter på Flyvestation Karup. Etableringsudgifterne hertil skønnes at andrage 2 - 5 mio. kr.

Styringsgruppen kan tilslutte sig, at organisationen ændres, så værkstederne i Karup omdannes til en værkstedsdivision underlagt Hovedværksted Ålborg, der herefter varetager administrative, drifts- og kvalitetsmæssige støttefunktioner mv.

Styringsgruppen kan videre tiltræde, at Hovedværksted Ålborgs organisation og opgaver justeres i overensstemmelse hermed samt tilpasses den endelige udfasning af DRAKEN systemet. Værkstedet bemandes i øvrigt fremover i henhold til fremtidigt antal organisatorisk tildelte F-16 fly. Arbejdsgruppen peger i den forbindelse på en bemanding ved Hovedværksted Ålborg på 329 normer ved en 60 fly struktur, 380 normer ved en 75 fly struktur og 399 normer ved en 90 fly struktur. I disse tal er inkluderet den foreslåede underlagte værkstedsdivision i Karup med 72 normer.

Endelig er Styringsgruppen enig i, at Hovedværksted Værløse organisation justeres som følge af bortfald af vedligeholdelsen af DRAKEN motorer samt ved mindre administrative omlægninger af vedligeholdelsen, men i øvrigt beholder nuværende organisation og opgaver. Arbejdsgruppen har opgjort personelbehovet ved Hovedværksted Værløse til 379 normer.

57. Den samlede besparelse inden for hovedværkstedsområdet ved en 60 fly struktur er opgjort til ca. 185 normer i forhold til bemanningen før Tillægsaftalen svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 39 mio. kr., og ca. 71 normer efter Tillægsaftalens implementering svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 15 mio. kr.

Ved en 75 fly struktur er besparelsen henholdsvis ca. 134 normer og ca. 20 normer før og efter Tillægsaftalen, svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 28 mio. kr. og ca. 4 mio. kr.

Endelig vil en 90 fly struktur indebære en besparelse på ca. 115 normer henholdsvis 1 norm før og efter Tillægsaftalen, svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 24 mio. kr. og ca. 0,2 mio. kr.

FLYVESTATIONSVÆRKSTEDER MV.

58. Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen har i sine undersøgelser af flyvevåbnets værkstedsstruktur tillige vurderet mulighederne for at foretage rationaliseringer inden for samtlige flyvestationsværksteder mv.

Arbejdsgruppen har herunder specielt overvejet strukturen ved den flyvestation, der får deployeringsstatus, og vurderet muligheden for helt at fjerne stationsværkstedet ved denne flyvestation.

59. I flyvevåbnets nuværende operative struktur finder man jagerfly baseret på flyvestationerne Ålborg, Karup og Skrydstrup, mens transportfly, redningshelikoptere og søværnets inspektionshelikoptere er baseret på Flyvestation Værløse. Flyvestationerne Vandel og Tirstrup har deployeringsstatus, men Vandel anvendes desuden som base for Hærens kamp- og observationshelikoptere.

Alle disse flyvestationer tænkes i krise og krig anvendt i forbindelse med deployering af egne eller allierede flyvende eskadriller.

Hertil kommer Flyvestation Avnø med Flyveskolen, der i forbindelse med etablering af Flyvestation Karup som deployeringsflyvestation tænkes overført hertil.

Luftværnsgruppens otte eskadriller er placeret på det østlige Sjælland, Fyn og i Midt- og Sønderjylland. Eskadrillerne varetager selv nogen værkstedsvedligeholdelse, mens resterende vedligeholdelse udføres på værkstederne ved flyvestationerne Skalsstrup og Karup.

Endelig er Kontrol- og Varslingsgruppens operative enheder beliggende på Sjælland, Bornholm og Færøerne samt i Jylland. Hver enhed har et værksted tilknyttet.

Overalt i flyvevåbnet er værkstederne dimensioneret i overensstemmelse med de særlige forhold, som gør sig gældende for den flyvestation eller enhed, de er tilknyttet.

60. Arbejdsgruppen har lagt til grund for sine undersøgelser, at værkstederne skal kunne yde nødvendig materielstøtte til flyvevåbnet i dets forberedelser til og operationer under krig.

61. Gruppen finder i den forbindelse, at værkstedet ved en deployeringsflyvestation - i øvrigt under hensyntagen til varslings- og øvelser - bør dimensioneres med henblik på at sikre fornøden kapacitet til at støtte flyvevåbnets egne eskadriller under deployering til flyvestationen samt tillige udenlandske deployeringsenheder, som tilføres i henhold til gældende forstærkningsaftaler. Værkstedet ved deployeringsflyvestationen tænkes i den forbindelse - omend i ringere omfang - at skulle udføre opgaver i lighed med andre flyvestationsværksteder.

På dette grundlag finder Styringsgruppen at kunne tiltræde, at værkstedet ved den nye deployeringsflyvestation begrænses i omfang; men ikke fjernes. Ved Flyvestation Karups overgang til deployeringsstatus etableres bemanning og organisation med Flyvestation Tirstrups vedligeholdelsesstruktur som model samt i øvrigt under hensyntagen til den pågældende flyvestations fremtidige opgaver.

62. Arbejdsgruppen har bemærket sig, at den længere varslings- og øvelsesperiode allerede i 1990 har medført en reduktion i Luftværnsgruppens operative struktur på ca. 40 normer, mens man ikke har kunnet opnå en tilsvarende besparelse ved flyvende enheder som følge af hensynet til flyvesikkerhed også under fredsforhold.

Gruppen påpeger i øvrigt, at forskelle i materiellets egenart generelt betinger uens bemanning ved de forskellige værksteder. Gruppen tager i sin vurdering tillige individuelle hensyn til de geografiske afstande til et eventuelt hovedværksted.

63. Styringsgruppen har noteret sig og kan tiltræde arbejdsgruppens vurdering, at man i værkstedsstrukturen kan finde en række muligheder for besparelser.

Arbejdsgruppen peger således på, at man ved effektiviseringsbestrebelse kan opnå en besparelse på op til 3 normer ved

flyvestationsværkstedet i Ålborg og op til 11 normer på Flyvestation Skrydstrup.

Endvidere finder arbejdsgruppen, at administrative forenklinger på Flyvestation Karup indledningsvis giver en besparelse på ca. 4 normer, mens yderligere reduktioner er betinget af udfasningstidspunkt for den sidste DRAGEN eskadrille mv.

I Værløse giver effektivisering af samt øget koordinering mellem flyvestationsværksted og hovedværksted en besparelse på ca. 20 normer ved en engangsudgift på knap 2 mio. kr.

Arbejdsgruppen bemærker, at baseringen af hærens nye panserværnshelikoptere på Flyvestation Vandel betinger, at en eventuel besparelse endnu ikke kan opgøres, men at T-17 flyenes overførsel til Flyveskolen muliggør en besparelse på 1 norm.

Endelig påpeger arbejdsgruppen, at reduktionerne i medfør af Tillægsaftalen ved Luftværnsgruppen og Kontrol- og Varslingsgruppen udtømmer foreløbige muligheder for at finde en besparelse her. Gruppen bemærker dog muligheden for yderligere besparelser i Luftværnsgruppen i forbindelse med fremtidige materielmodifikationer.

64. Arbejdsgruppen anfører, at den samlede reduktion efter Tillægsaftalens implementering udgør mellem 53 og 56 normer.

Styringsgruppen er i den forbindelse opmærksom på, at reduktionen alene medregnes i opgørelse af rationaliseringsprovenu vedrørende den operative struktur, da værkstederne organisatorisk indgår i flyvevåbnets operative støttestruktur.

FORSYNINGSTJENESTEN

65. Styringsgruppen er i sit kommissorium pålagt at undersøge mulighederne for forenklinger og rationaliseringer i flyvevåbnets forsyningstjeneste.

Forvaltning af forsyningsgenstande inden for Flyvematerielkommandoens regi udføres på tre niveauer. Det øverste niveau udføres af Centralledelsen, som varetager de overordnede forsyningsrelaterede opgaver, herunder relationer til myndigheder

uden for Flyvematerielkommandoen, rådgivning, direktivgivning og central styring af genforsyning.

Som udførende organer under Centralledelsen varetager flyvevåbnets fem forsyningsdepoter ved henholdsvis flyvestationerne i Skalstrup, Ålborg, Karup, Skrydstrup og Værløse det fastsatte forsyningsberedskab samt yder forsyningsstøtte og service til flyvevåbnets enheder og hærens og søværnets flyvetjenester.

Det tredje niveau udgøres af forsyningsfaglige elementer ved flyvevåbnets forvaltende myndigheder, dvs. flyvestationer, Luftværnsgruppen og Kontrol- og Varslingsgruppen. Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen lader i sin rapport mulige personelbesparelser på dette niveau afspejle i forbindelse med behandlingen af disse myndigheder. Ved beregning af besparelser i dette afsnit medtages derfor kun Centralledelsen og forsyningsdepoterne.

66. Arbejdsgruppen har i forbindelse med sine undersøgelser overvejet en rationaliseringsmodel, hvori Flyvevåbnets Forsyningstjeneste etableres som en selvstændig dispositionsenhed under Centralledelsen.

Gruppen finder imidlertid, som tidligere nævnt i dette kapitels afsnit om Flyvematerielkommandoens Centralledelse, at det ekstra organisatoriske niveau, som herved opstår, vil forlænge og besværliggøre kommunikationsvejene og samtidig bryde et logisk og velfungerende mønster. Samtidig vil Centralledelsens relationer og procedurer over for andre myndigheder i ind- og udland belastes, uden at der derved opstår klare muligheder for besparelser.

Styringsgruppen kan således tilslutte sig arbejdsgruppens beslutning om at se bort fra denne løsningsmodel.

67. Arbejdsgruppen har videre opstillet to modeller for rationalisering af flyvevåbnets forsyningstjeneste. Begge modeller samler de forsyningsfaglige forvaltningsfunktioner - materielidentifikation og genforsyning - der koordineres ved hjælp af forsvarets edb-baserede militære lagerstyringssystem.

Det lægges til grund for begge modeller, at Hovedværksted Karup og forsyningsdepotet på den kommende deployeringsflyvestation nedlægges i forlængelse af den sidste DRAKEN eskadrilles udfasning.

68. Arbejdsgruppen foreslår i forbindelse med den første model, at man etablerer såkaldte "områdedepoter" ved Værløse og Ålborg. Ved områdedepot forstår man et forsyningsdepot, som har overtaget yderligere opgaver vedrørende genforsyning og materielidentifikation mv.

Modellen indebærer, at Forsyningsdepot Skalstrup nedlægges som organisatorisk enhed, og dets forsyningsfaglige funktioner overføres til Områdedepot Værløse. Arbejdsgruppen peger dog på, at materiellet fortsat oplægges i Skalstrup. Forsyningsdepot Skrydstrup beholder nuværende funktioner bortset fra genforsyning og materielidentifikation, som overføres til Områdedepot Ålborg. Endelig nedlægges Forsyningsdepot Karup, som forudsat ovenfor.

I forbindelse med etablering af en ny organisation, jf. model 1, gennemføres en række opgavemæssige omlægninger inden for forsyningsstrukturen. I øvrigt forudses 2,5 normer overført til den operative struktur.

Arbejdsgruppen finder, at modellen sammen med administrative forenklinger kan medføre en reduktion på ca. 64 normer før Tillægsaftalen eller ca. 50 normer efter Tillægsaftalens gennemførelse, svarende til en årlig driftsbesparelse på henholdsvis ca. 13 mio. kr. og ca. 10 mio. kr.

Etableringsudgifterne foranlediget af model 1 er anslået til ca. 0,7 mio. kr.

69. Den anden model for rationalisering af forsyningstjenesten indebærer, at de forsyningsfaglige forvaltningsfunktioner, der udføres ved hjælp af det edb-baserede militære lagerstyrings-system, dvs. primært genforsyning og materielidentifikation, overføres til Flyvematerielkommandoens Centralledelse.

Ligesom i den første model lægger arbejdsgruppen i denne model op til, at forsyningsdepoterne i Skalstrup og Karup ned-

lægges som selvstændige enheder, samt at en række opgaver lægges om, herunder at 2,5 normer overføres til den operative struktur.

Model 2 indebærer imidlertid, at forsyningstjenesten opbygges omkring forsyningsafdelingen i Centralledelsen og tre reducerede forsyningsdepoter i henholdsvis Værløse, Ålborg og Skrydstrup.

Arbejdsgruppen peger på, at depoternes rolle i forbindelse med model 2 ændres til at være mere udførende, herunder orienteret mod det oplagte materiel og serviceydelser over for de enheder, som depotet skal betjene. Samtidig knyttes styring og ekspertise tættere til Centralledelsen, hvorved styringen bliver mere fleksibel og effektiv, ligesom der skabes en kort kommunikationsvej mellem forskellige dele af den overordnede organisation.

Arbejdsgruppen anslår, at de med model 2 forbundne etableringsudgifter beløber sig til ca. 3,2 mio. kr.

Denne model anslås i forbindelse med administrative forenklinger ved forsyningsdepoterne at medføre en reduktion på ca. 112 normer før Tillægsaftalen eller ca. 98 efter Tillægsaftalens implementering svarende til en årlig driftsbesparelse på henholdsvis ca. 23 mio. kr. og ca. 20 mio. kr.

70. Arbejdsgruppen har overvejet, hvordan et eventuelt valg af Flyvestation Ålborg som deployeringsflyvestation vil påvirke forsyningsorganisationen.

Styringsgruppen kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefaling, at Forsyningsdepot Ålborg i den situation forbliver i nuværende faciliteter for fortsat bedst muligt at kunne støtte Hovedværksted Ålborg, der er depotets største bruger. Styringsgruppen er enig i, at det i så fald bliver nødvendigt at oplægge materiel på Flyvestation Karup, og at dette vil indebære et personelbehov på 4 normer.

71. Styringsgruppen finder i denne forbindelse, at F-16 flyenes eventuelle flytning fra Ålborg ikke blot indebærer store engangs-

udgifter og reducerede driftsbesparelser, men tillige giver en dårlig vedligeholdelsesstruktur.

Omvendt vurderer Styringsgruppen, at der er klare fordele ved samfunktion af F-16 systemets hovedværksted, flyvestationsværksted og forsyningsdepot alt samlet på Flyvestation Ålborg.

Dette underbygger Styringsgruppens anbefaling om fortsat at stationere F-16 eskadriller på Flyvestation Ålborg og lade Flyvestation Karup overgå til deployeringsstatus.

72. Styringsgruppen skal på baggrund heraf foreslå, at forsyningstjenesten i den logistiske støttestruktur rationaliseres jf. model 2, herunder, at Forsyningsdepot Karup og Forsyningsdepot Skalstrup nedlægges, samt at genforsynings- og materielidentifikationsfunktionerne for hele forsyningstjenesten samles i Flyvematerielkommandoens Centralledelse.

LUFTVÆRNSGRUPPEN

73. Forsvarskommissionen lagde op til overvejelse at ændre den mobiliseringsmæssige status for dele af Luftværnsgruppen i takt med, at udviklingen i den internationale situation muliggør en reduktion af beredskabskravene.

Ved Tillægsaftalen blev det således besluttet, at Luftværnsgruppen overgår til større grad af mobiliseringsstatus, begyndende i 1991, hvorefter der etableres otte ens bemandede HAWK eskadriller. Endvidere reduceres Luftværnsgruppens stabs- og vedligeholdelsesstruktur.

74. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har undersøgt mulighederne for yderligere reduktioner i Luftværnsgruppens personelstyrke. Gruppen peger i den forbindelse på en indledende større nedskæring til en bemanning pr. eskadrille på ca. 62 mand efterfulgt af en trinvis yderligere reduktion af bemanningen i eskadrillerne til mellem 50 og 55 mand i takt med planlagte modifikationer af HAWK materiellet. Den samlede reduktion udgør ca. 340 normer.

Reduktionerne vil ikke fjerne de otte HAWK eskadrillers deployeringsevne i fredstid, men vil medføre, at sådanne deployeringer fremtidigt kun kan udføres med halveskadriller. Enhederne tænkes bemanded, så de fortsat kan modtage og uddanne mobiliseringspersonel, og gruppen peger i den forbindelse på, at antallet af mønstringsmanddage ved Luftværnsgruppen bør øges.

75. Gruppen peger sammen med Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen videre på besparelser på Luftværnsgruppens vedligeholdelsesstruktur inden for værkstedsområdet ved tilpasning til eskadrillestrukturen, hvorved opnås en yderligere besparelse på ca. 18 normer. Planlagte materielmodifikationer vil i fremtiden her kunne medføre en yderligere reduktion med ca. 8 normer.

Samtidig peges på, at mindskede beredskabskrav tillader en anskaffelse af øvelsesraketter til i alt ca. 7 mio. kr., hvilket muliggør en samlet oplægning af skarpe raketter og derved forhindrer udgiftskrævende slitage og skader på disse.

76. I forbindelse med arbejdet har Styringsgruppen bl.a. anmodet arbejdsgruppen om at undersøge konsekvenserne af at flytte Luftværnsgruppens stab til Flyvestation Karup for på den måde at åbne mulighed for afhændelse af Flyvestation Skalstrups område. Arbejdsgruppen har undersøgt denne mulighed, men har hverken fundet den hensigtsmæssig eller lønsom, ligesom det vil medføre store og uønskede personelmæssige konsekvenser i forbindelse med flytninger. Styringsgruppen har derfor opgivet at forfølge den idé yderligere.

77. Arbejdsgruppen har i stedet undersøgt to modeller for fremtidig stabsstruktur ved Luftværnsgruppen.

Den ene model indebærer nedlæggelse af Luftværnsgruppens stab og overførsel af samtlige opgaver, herunder niveau-III myndighedsansvar, til de to HAWK afdelingers stabe.

Den anden model indebærer, at visse arbejdsopgaver overføres fra Luftværnsgruppens stab til de to underlagte HAWK afdelingers stabe med overførsel af nødvendigt personel hertil.

Styringsgruppen noterer sig og kan tiltræde arbejdsgruppens anbefaling af den sidstnævnte model som bedst egnet, idet den indebærer, at opgavefordelingen mellem Flyvertaktisk Kommando, Luftværnsgruppens stab og HAWK afdelingerne fastholdes, samtidig med at den samlede bemanning ved administrative forenklinger reduceres med ca. 9 normer, hvilket giver en årlig driftsbesparelse på ca. 2 mio. kr.

78. Endelig peger arbejdsgruppen på omlægninger, som muliggør nedlæggelse og afhændelse af kasernerne på Flyvestation Sigerslev og Flyvestation Kongelunden samt etablisementsområde Baldershøj. Disse omlægninger, som kan tiltrædes af Styringsgruppen, indebærer mulighed for en personelreduktion på ca. 15 normer samt giver en årlig driftsbesparelse på ca. 4 mio. kr.

Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse, at afhændelse af nævnte områder medfører nødvendig modernisering samt udvidelse af cafeteria og indkvarteringsområde på Stevnsfortet med henblik på øget udnyttelse. Etableringsomkostninger i forbindelse med omlægningen andrager ca. 11,8 mio. kr., mens den samlede ejendomsvurdering for områder, som kan afhændes, udgør ca. 35 mio. kr.

79. Styringsgruppen kan afslutningsvis tiltræde arbejdsgruppens samlede vurdering, at der ved Luftværnsgruppen indledningsvis findes mulighed for personelreduktioner før Tillægsaftalen på i alt ca. 319 normer med en hertil svarende årlig driftsbesparelse på ca. 84 mio. kr. Efter Tillægsaftalens implementering udgør besparelsen ca. 154 normer eller en årlig driftsbesparelse på ca. 48 mio. kr.

Styringsgruppen har videre noteret sig, at to planlagte materielmodifikationer i løbet af 1990'erne giver mulighed for yderligere personelreduktioner ved Luftværnsgruppen på i alt ca. 71 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 16 mio. kr.

80. Den samlede reduktion ved Luftværnsgruppen udgør således ca. 390 normer før Tillægsaftalen, svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 100 mio. kr. Efter Tillægsaftalens implementering er reduktionen ca. 225 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 64 mio. kr.

Endelig har Styringsgruppen bemærket, at engangsudgifter på ca. 18,8 mio. kr. medfører mulighed for afhændelse af etableringer, hvis offentlige vurderingssum udgør ca. 35 mio. kr. samt tillader anskaffelse af nødvendige øvelsesraketter.

KONTROL- OG VARSLINGSGRUPPEN

81. Ved Forsvarskommissionens beretning forudsættes Kontrol- og Varslingsgruppens opgaver uændrede, hvorfor eventuelle besparelser efter Styringsgruppens vurdering alene må søges gennem en effektivisering af den eksisterende struktur.

82. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando har i den forbindelse samt foranlediget af behov for undersøgelser vedrørende Tillægsaftalens implementering opstillet to modeller for omlægning af Kontrol- og Varslingsgruppen.

Gruppen har for det første undersøgt muligheden for at ændre operativ status for eskadrillen i Skrydstrup, men har fundet, at en reduceret operativ status her vil medføre en væsentlig reduktion af luftforsvarets samlede kommandostruktur og operative fleksibilitet samt forringe systemets overvågnings- og træningsmuligheder.

For det andet har gruppen undersøgt en model med et uændret antal operative eskadriller, hvor bemanningen mere fleksibelt tilpasses situation og aktivitetsniveau.

Styringsgruppen kan tiltræde arbejdsgruppens anbefaling af sidstnævnte model som den, der giver de største operative fordele og det største provenu, nemlig en personelbesparelse på ca. 42 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 8 mio. kr. Arbejdsgruppen har i den forbindelse peget på engangsudgifter på ca. 1 mio. kr.

Styringsgruppen er opmærksom på, at ovennævnte provenu er opnået med implementering af Tillægsaftalen, og at arbejdsgruppen ikke under de givne omstændigheder har kunnet pege på yderligere besparelsesmuligheder.

83. Styringsgruppen har afslutningsvis noteret sig, at gennemførelsen af et mindre byggeprojekt betyder, at et område ved Flyvestation Skovhuse til en vurderingssum af 680.000 kr. kan afhændes.

SKOLE- OG UDDANNELSESOMRÅDET

84. I medfør af Styringsgruppens og arbejdsgruppernes undersøgelse af flyvevåbnets struktur har grupperne fundet områder, som ikke umiddelbart dækkes af Styringsgruppens kommissorium, men hvor der alligevel ved omlægninger og administrative forenklinger kan opnås en besparelse. Et af disse områder er skole- og uddannelsesområdet.

85. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando påpeger indledningsvis, at uddannelsesmønstret ved flyvevåbnet dels indeholder formelle, centrale skoleuddannelser, dels decentrale "on-the-job" uddannelser mv. Der gennemføres således ca. 2600 forskellige uddannelser i flyvevåbnet.

Gruppen ønsker ikke at ændre den grundlæggende filosofi, men peger på muligheden for optimering gennem sammen- og omlægninger af visse uddannelser, samt ved etablering - for eksempel i Karup - af en ny Operationsstøtteskole med uddannelser inden for sanitetstjeneste, brand- og redning, bevogtning, hundetjeneste mv.

86. Arbejdsgruppen har overvejet en række forskellige modeller for ændret skolestruktur og finder, at den bedst egnede model bygger på bevarelse af en del af den nuværende struktur med Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, Flyveskolen og Flyvevåbnets Specialskole, men med visse uddannelser flyttet fra Specialskolen. En række funktionsuddannelser foreslås omlagt,

og der åbnes mulighed for ved Specialskolen til sin tid eventuelt at gennemføre en fælles elektronikmekanikeruddannelse for hæren, søværnet og flyvevåbnet.

Flyvevåbnets Officerssskole, Flyvevåbnets Bibliotek og Flyvevåbnets Specialskole foreslås samplaceret i Jonstruplejren, hvorved der åbnes mulighed for personelbesparelser, samtidig med at officerssskolens nuværende faciliteter kan afhændes.

Endelig foreslås den generelle militære grunduddannelse (rekrutuddannelsen) ved flyvevåbnet fremtidigt koncentreret udelukkende ved de tre flyvestationer i Skalsstrup, Karup og Ålborg.

87. Styringsgruppen kan tiltræde arbejdsgruppens anbefalinger herunder forslaget om samplacering af Flyvevåbnets Officersskole, Flyvevåbnets Specialskole og Flyvevåbnets Bibliotek i Jonstruplejren.

Styringsgruppen finder samtidig, at den foreslåede nye Operationsstøtteskole bør etableres på Flyvestation Karup.

Styringsgruppen er vidende om igangværende undersøgelser i Forsvarskommandoens regi om placering af forswarets tekniske basisuddannelser og ønsker derfor ikke at stille forslag om ændring af Specialskolens organisatoriske underlæggelsesforhold, men at holde mulighederne åbne for, at man senere kan drage fordel af de der opnåede undersøgelsesresultater.

88. Afslutningsvis har Styringsgruppen noteret sig arbejdsgruppens vurdering, at det ved administrative forenklinger af skolestrukturen er muligt at opnå en personelbesparelse på i alt ca. 27 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 8,6 mio. kr., samt at de hertil relaterede engangsudgifter beløber sig til ca. 23,5 mio. kr., mens den offentlige vurdering af ejendomme, der søges afhændet udgør ca. 17 mio. kr.

ADMINISTRATIVE FORENKLINGER

89. Arbejdsgrupperne påpeger, at en del af de hidtil anførte besparelser opnås ved såkaldte administrative forenklinger. Grupperne peger imidlertid videre på nogle områder, som falder inden for denne kategori.

90. Arbejdsgruppe Flyvertaktisk Kommando finder således under henvisning bl.a. til det forlængede varsel for angreb mod dansk område og fordele, som opnås ved automatisering af signalmidler, at kunne pege på personelreduktioner i signaltjenesten ved flyvevåbnets enheder. Man kan herved udspare ca. 30 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 6,2 mio. kr.

91. Gruppen peger videre på personelreduktioner på i alt ca. 24 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 4,7 mio. kr., som opnås ved automatisering og centralisering af rutinemæssige, administrative opgaver ved eskadriller og værksteder.

92. Ligeledes forudses fremtidige besparelser inden for tele- og kommunikationsområdet mv., men en nærmere vurdering af provenuets størrelse afventer bl.a. udfaldet af forhandlinger, som pågår med de offentlige teleselskaber.

93. Afslutningsvis peger Arbejdsgruppe Flyvematerielkommandoen på administrative forenklinger ved flyvestationsværkstederne, som er under materielkommandoens faglige område, men organisatorisk underlagt Flyvertaktisk Kommandos myndighedsområde, hvorfor besparelsen opgøres under den operative struktur. Disse forenklinger indebærer personelreduktioner på ca. 39 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 7,8 mio. kr. og forudsætter engangsudgifter på ca. 2 mio. kr.

94. Styringsgruppen bemærker sig således i denne forbindelse indledningsvis muligheden for en samlet personelbesparelse på ca. 93 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 18,7 mio. kr. Gruppen udelukker i øvrigt ikke en videre bespa-

relse som følge af endnu ikke afklarede forhold omkring tele- og kommunikationstjenesten mv.

Endelig noterer Styringsgruppen sig, at etableringsomkostningerne for disse tiltag udgør ca. 2 mio. kr.

SAMLET OVERSIGT OVER RATIONALISERINGSEFFEKT

95. Figur 3 viser en samlet oversigt over personelbesparelser og provenuberegning i medfør af Styringsgruppens overvejelser vedrørende flyvevåbnets fremtidige struktur. Gruppen peger i den forbindelse på, at der i opgørelsen skal foretages justeringer for det antal stillinger, som på implementeringstidspunktet er ubesat i forhold til gældende normering.

96. Engangsudgifter, som er forbundet med opnåelse af de anførte driftsbesparelser, udgør ca. 60 mio. kr. for en 60 kampflystruktur og ca. 90 mio. kr. for en struktur indeholdende mellem ca. 75 og 90 kampfly.

97. Videre peger Styringsgruppen på mulig afhændelse af ejendomme mv., hvis værdi i henhold til offentlige vurdering udgør i alt ca. 60 mio. kr. uanset valg af struktur. Gruppen finder dog, at vurderingssummen ikke nødvendigvis reflekterer en reel salgsværdi, og at det opnåelige provenu derfor kan afvige fra vurderingssummen.

98. Afslutningsvis findes personelmæssige konsekvenser af Tillægsaftalen og Styringsgruppens anbefalinger geografisk fordelt på flyvevåbnets myndigheder m.fl. anført i Tillæg A.

Figur 3

RATIONALISERINGSEFFEKTI FLYVEVÅBNETS STRUKTUR

Område	FØR TILLEGSAFTALEN		EFTER TILLEGSAFTALEN	
	Normreduktion	Besparelser mio.kr.	Normreduktion	Besparelser mio.kr.
Kampflystruktur				
60	629 1)	216	505 1)	176
75	492 1)	113	368 1)	73
90	401 1)	37	277 1)	-3
Flyveskolen til Flyvestation Karup	17	4	17	4
Luftværnsgruppen	390	100	225	64
Kontrol- og Varslingsgruppen	42	8	0	0
Skole og uddannelse	27	9	27	9
Flyvemateriel- kommandoen	138	29	112	24
60	185	- 2)	71	- 2)
75	134	- 2)	20	- 2)
90	115	- 2)	1	- 2)
Administrative forenklinger	93	19 ³⁾	93	19 ³⁾
I alt 60 fly	1521	385	1050	296
I alt 75 fly	1333	282	862	193
I alt 90 fly	1223	206	752	117

1) Eksklusive Hovedværkstedspersonel.

2) Hovedværkstedspersonel, besparelse medregnet i kampflystrukturen.

3) Eksklusive administrative forenklinger medregnet i de ovenfor nævnte områder. Den totale årlige driftsbesparelse som følge af administrative forenklinger udgør mellem 30 og 35 mio. kr.

KAPITEL 4

INDPLACERING AF HÆRENS OPERATIVE KOMMANDO

INDLEDNING

1. I dette kapitel behandles Styringsgruppens overvejelser om mulighederne for eventuelt at indplacere Hærens Operative Kommando på den flyvestation, som skifter status til deployeringsflyvestation. Styringsgruppen har tidligere i denne plan anbefalet, at Flyvestation Karup således skifter status. Styringsgruppen har imidlertid for fuldstændighedens skyld valgt i det følgende - som også gennemført af arbejdsgruppen - at beskrive muligheder for eventuel indplacering af Hærens Operative Kommando både på Flyvestation Karup og på Flyvestation Ålborg.

Gruppen tager i den forbindelse udgangspunkt i anbefalinger som fremsat i juni 1990 af Styringsgruppen vedrørende tilpasning af forsvarets øverste militære ledelse og lægger videre de resultater til grund, som Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommando er nået til i sit arbejde, jf. bilag 3.

Styringsgruppens anbefaling er, at Hærens Operative Kommando bør flyttes fra Århus til Karup og indplaceres i det såkaldte område III på den sydlige del af flyvestationen.

BAGGRUND

2. Forsvarskommissionen af 1988 foreslog bl.a. om forsvarets øverste militære ledelse, at opgaver skulle delegeres fra Forsvarskommandoen til underliggende myndigheder, herunder at værnsspecifikke opgaver skulle overføres til en ny fælles landkommando for hæren, sidenhen benævnt Hærens Operative Kommando, samt til Søværnets Operative Kommando og Flyvertaktisk Kommando.

I forbindelse med det arbejde, som senere gennemførtes i den af Forsvarsministeren den 22. februar 1990 nedsatte Styringsgruppe vedrørende tilpasning af forsvarets øverste militære ledelse, blev også spørgsmålet om den geografiske placering af Hærens Operative Kommando behandlet.

3. Den omtalte Styringsgruppe pegede videre i sin plan for tilpasning af forsvarets øverste militære ledelse på, at der principielt var to muligheder for at placere Hærens Operative Kommando, enten iværksættelse af nybyggeri eller indplacering i eksisterende faciliteter.

Gruppen fandt, at der henset dels til de forsvarsmæssige bevillingers størrelse, dels til de igangværende og forestående omfattende strukturændringer i forsvaret ikke var økonomisk grundlag for at iværksætte et totalt nybyggeri. Gruppen koncentrerede derfor sine overvejelser om indplacering af kommandoen i eksisterende faciliteter.

4. Den daværende Styringsgruppe tog udgangspunkt i den plan for anvendelse af hærens kaserner, som var indeholdt i forsvarsforliget, og så derfor i sine overvejelser på følgende muligheder:

- Flyvestation Ålborg,
- Flyvestation Karup,
- Ringsted Kaserne,
- Vedbæk,
- Randers Kaserne samt
- Århus (som en foreløbig løsning).

Herunder fandt gruppen det væsentligt, at Hærens Operative Kommando i krigstid ud over at varetage logistiske opgaver for hæren som helhed tillige skulle kunne løse såvel operative som logistiske opgaver på landsdelskommandoniveau i Jylland og på Fyn. Gruppen vurderede således, at militære, operative hensyn tilsagde, at kommandoen burde placeres i det jysk/fynske område, hvorfor gruppen alene fandt det formålstjenligt at undersøge en

eventuel placering på Flyvestation Ålborg eller Flyvestation Karup, Randers Kaserne eller som en foreløbig løsning i Århus.

I forbindelse med anvendelse af en af flyvestationerne til endelig indplacering af kommandoen, vurderede Styringsgruppen, at mulighederne her burde knytte sig til den omstrukturering af flyvevåbnet, som Forsvarskommissionen anbefalede. Mulighederne byggede således på, at en af flyvestationerne Ålborg eller Karup ændrede status til deployeringsflyvestation.

Styringsgruppen sammenholdt en placering på de to flyvestationer og fandt, at begge var beliggende i relativ nærhed af et eller flere større bysamfund. For begges vedkommende var der rimeligt gode kommunikationsmuligheder i form af flyruter og togforbindelser til den øvrige del af landet, herunder til København og dermed til forswarets øverste ledelse.

Styringsgruppen pegede specielt på, at en indplacering på Flyvestation Karup ville give kommandoen en mere central beliggenhed end på Flyvestation Ålborg i forhold til hovedparten af hærens regimenter og stabe, når undtages Hærens Materielkommando. Man fandt dette mest udpræget, når man alene betragtede det jysk/fynske område, men at det tillige ville gælde Sjælland, når den faste forbindelse over Storebælt blev etableret. Endelig nævnte gruppen i den forbindelse den væsentlig nærmere placering i forhold til forswarets øvrige operative kommandoer, Søværnets Operative Kommando og Flyvertaktisk Kommando samt endvidere til Chefen for Forswarets Operative Styrker. Alene ud fra hensynet til den geografiske placering i forhold til hærens øvrige myndigheder fandt Styringsgruppen at måtte pege på en placering på Flyvestation Karup fremfor på Flyvestation Ålborg.

Styringsgruppen konkluderede således, at Hærens Operative Kommando med fordel kunne indplaceres i eksisterende bygninger på enten Flyvestation Karup eller Ålborg afhængig af valg af deployeringsflyvestation, og man anslog i den forbindelse etableringsomkostningerne til omkring 10 mio. kr.

5. Styringsgruppen vedrørende forswarets øverste militære ledelse fandt videre, at kommandoen kunne indplaceres på Randers

Kaserne under forudsætning af hel eller delvis nybyggeri, og pegede i den forbindelse på de store omkostninger, der var forbundet hermed.

6. I vurderingen af omkostningsniveauer lagde gruppen til grund, at der på flyvestationerne i stor udstrækning ville kunne anvendes bygninger, som var opført som elementbyggeri og derfor relativt enkle at ombygge, mens der på Randers Kaserne i hovedsagen var tale om opmurede bygninger, som det skønnedes væsentlig vanskeligere og mere omkostningskrævende at bygge om.

7. Endelig henviste Styringsgruppen den gang til planen for anvendelse af hærens kaserner i det jysk/fynske område, i henhold til hvilken kasernerne mv. i Århus fraflyttes og afhændes, men fandt, at kommandoen dog foreløbigt kunne placeres i Århus i en overgangsperiode af et til tre år for etableringsomkostninger på ca. 4 mio. kr.

Gruppen konkluderede således, at begrænsninger som følge af forsvarsforliget på længere sigt ville medføre, at der kun kunne blive tale om en indplacering på Flyvestation Ålborg, Flyvestation Karup eller Randers Kaserne.

8. Den daværende Styringsgruppe påpegede, at det endelige valg af indplacering af Hærens Operative Kommando burde træffes inden for rammerne af et nyt forsvarsforlig kædet sammen med en beslutning om det fremtidige antal kampfly, kampflyeskadriller og operative flyvestationer. Gruppen fandt afslutningsvis, at en beslutning om at ændre status for en af de to flyvestationer til deployeringsflyvestation som følge af praktiske og økonomiske overvejelser burde medføre, at kommandoen indplaceres på flyvestationen med den ændrede status. Hvis de to flyvestationer skulle bevare deres hidtidige status, fandt man at måtte pege på Randers Kaserne som egnet indplaceringssted, idet en fortsat og permanent placering i Århus ikke fandtes hensigtsmæssig, jf. plan for anvendelse af hærens kaserner.

9. På dette grundlag anbefalede Styringsgruppen, "at Hærens Operative Kommando foreløbigt og i mindst to år etableres i Århus, samt at kommandoens endelige placering afgøres politisk i forbindelse med fastlæggelsen af forsvarets og her specielt flyvevåbnets videre udvikling inden for rammerne af et nyt forsvarsforlig".

Efter den efterfølgende politiske godkendelse af Styringsgruppens plan blev Hærens Operative Kommando i overensstemmelse med planens anbefaling oprettet den 1. januar 1991 og placeret i midlertidige faciliteter i Århus.

GRUNDLAG FOR INDPLACERING PÅ FLYVESTATIONERNE

10. Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet har i forbindelse med sin vurdering af fremtidig deployeringsflyvestation videreført overvejelserne om endelig indplacering af Hærens Operative Kommando, og har ladet Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommando analysere mulighederne for kommandoens eventuelle indplacering på Flyvestation Karup eller Ålborg.

11. Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommando har i sit arbejde forudsat, at Hærens Operative Kommando efter udflytning fra Århus indplaceres samlet, og snarest efter at politisk beslutning er truffet. Ved indplacering på en flyvestation bør denne fortsat kunne fungere som deployerings- og forstærkningsflyvestation, hvorfor indkvarteringskapacitet for allierede enheder bør søges friholdt i størst mulig udstrækning. Samtidig bør indplaceringen ikke udelukke en samtidig indplacering af Flyveskolen. Specielt for Flyvestation Karup gælder, at indplacering af Hærens Operative Kommando ikke bør blokere for oprettelse af Flyvevåbnets Operationsstøtteskole.

12. Arbejdsgruppen har indledningsvis fundet, at det økonomiske overslag over udgiftsniveau for etablissemmentsmæssig indplacering af Hærens Operative Kommando som skønnet i 1990 af Styringsgruppen vedrørende tilpasning af forsvarets øverste militære ledelse ikke i tilstrækkelig grad tilgodeser de reelle behov, som eksi-

sterer for kommandoens indplacering. Arbejdsgruppen har derfor som grundlag for sine bygningsmæssige beregninger valgt at belyse to økonomiske niveauer.

a. Niveau A

Dette niveau repræsenterer en økonomisk ramme, der skønsmæssigt og så vidt muligt er beregnet til omkring 10 mio. kr. som forudsat i Plan for tilpasning af forswarets øverste militære ledelse. På dette niveau gennemføres de absolut nødvendige og påkrævede ombygningsarbejder i forbindelse med indplacering af Hærens Operative Kommando. Eksisterende faciliteter anvendes i nuværende stand uden andre ændringer end etablering af sikrings- og tekniske installationer. Kommandoen gives den nødvendige plads, hvorimod dens funktionsvilkår ikke herved bliver fuldt ud tilgodeset.

b. Niveau B

På dette økonomiske niveau, som ligger højere end niveau A, åbnes mulighed for at gennemføre de nødvendige ombygningsarbejder og tilpasninger af eksisterende faciliteter til kommandoens funktionelle behov. Denne ramme bringer funktionsvilkårene på linje med de betingelser, hvorunder øvrige operative kommandoer virker.

Denne niveaudeling anvendes ved beregning af økonomiske overslag i det følgende.

INDPLACERING PÅ FLYVESTATION KARUP

13. Arbejdsgruppen har undersøgt tre mulige indplaceringsområder på Flyvestation Karup, i det følgende benævnt henholdsvis område I, II og III.

Område I omfatter seks indkvarteringsbygninger samt dele af flyvestationens nuværende officersmesse og ligger nordøst for flyvestationens hovedstartbane. Område II omfatter seks indkvarteringsbygninger samt en undervisningsbygning og er pla-

ceret sydøst for hovedstartbanen tæt ved Hovedvagten. Område III omfatter en indkvarteringsbygning og fire kontor- og undervisningsbygninger, der anvendes af flyvestationens stations- og materielafladelinger, samt kontor- og lagerfaciliteter, der for tiden anvendes af Forsyningsdepot Karup. Området ligger syd for hovedstartbanen tæt ved Enhedskommandoens og Flyvertaktisk Kommandos hovedkvarterer.

14. Arbejdsgruppen har indledningsvis vedrørende område II fundet, at selvom området findes egnet for en indplacering af kommandoen, medfører denne anvendelse en række ulemper og omkostninger samt forhindrer oprettelse af Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, hvorfor gruppen har opgivet at undersøge denne mulighed videre.

Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet finder at kunne tiltræde denne vurdering.

15. Arbejdsgruppen finder område I på Karup egnet, men peger som konsekvens her på en reduceret indkvarteringskapacitet for forstærkningsenheder samt et behov for nybyggeri af ca. 1.300 m² kontor- og administrationsfaciliteter.

Etableringsomkostningerne jf. niveau A anslås til ca. 12,6 mio. kr., mens omkostningerne jf. niveau B andrager ca. 21,9 mio. kr.

16. Arbejdsgruppen finder ligeledes område III egnet, men forudsætter, at flyvestationens stations- og materielafladelinger genhuses andetsteds på flyvestationen for en anslået etableringsomkostning på ca. 1,5 mio. kr. Videre forudsættes, at indplacering her afventer rømning af Forsyningsdepot Karups faciliteter, der - indtil DRAKEN systemets udfasning - midlertidigt må genplaceres for et beløb af ca. 0,5 mio. kr.

I sin vurdering af område III har arbejdsgruppen videre overvejet eventuel anvendelse af NATO-ejede bygninger, som muligvis frigøres i forbindelse med omlægning af Enhedskommandoens

hovedkvarter, men har fundet den hermed forbundne usikkerhed for stor til at kunne arbejde videre med denne mulighed.

De med indplacering af Hærens Operative Kommando forbundne engangsudgifter anslås af gruppen til ca. 11,4 mio. kr. og ca. 18,5 mio. kr. på henholdsvis niveau A og B. Heri er inkluderet genhusning af flyvestationens stations- og materielafdelinger som ovenfor nævnt, men ikke genplacering af forsyningsdepotet.

17. Personelrelaterede etableringsomkostninger anslås til ca. 13 mio. kr. uanset valg af løsning.

18. Arbejdsgruppens beregninger viser, at en flytning af kommandoen til Karup vil indebære mulighed for en personelreduktion på ca. 16 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 3,2 mio. kr. samt medføre etableringsorienterede driftsbesparelser på ca. 3 mio. kr. om året. Valg af område I vil imidlertid indebære et årligt indtægtstab fra udlejning på ca. 2,9 mio. kr. Et indtægtstab af tilsvarende størrelse opstår ikke ved valg af område III.

Arbejdsgruppen har i øvrigt bemærket sig, at Hærens Operative Kommando i forbindelse med garnisoneringsændringerne herudover er forudsat reduceret med ca. 13 normer.

Den samlede reduktion af Hærens Operative Kommando i forbindelse med en flytning til Karup andrager herefter ca. 29 normer.

19. Arbejdsgruppen vurderer afslutningsvis, at kommandoen vil kunne flyttes til område I eller III ca. ét år efter beslutning herom. En tidlig indflytning i område III kan medføre, at forsyningsdepotet midlertidigt må genplaceres andetsteds på flyvestationen, hvilket gruppen finder muligt.

20. Styringsgruppen anbefaler på det foreliggende grundlag ud fra økonomiske og funktionelle overvejelser at indplacere Hærens Operative Kommando i område III, hvis Flyvestation Karup udpeges

som fremtidig deployeringsflyvestation, og det besluttet at placere Hærens Operative Kommando her.

INDPLACERING PÅ FLYVESTATION ÅLBORG

21. Arbejdsgruppe Hærens Operative Kommando har ved sin undersøgelse af mulighederne for at indplacere kommandoen på Flyvestation Ålborg fundet to egnede områder, som opfylder betingelserne for en eventuel indplacering af kommandoen. Begge områder ligger nord for flyvestationens hovedstartbane.

Område I omfatter syv indkvarteringsbygninger, administrationsbygningen for flyvestationens hovedkvarter samt dele af flyvestationens officersmesse. Område II omfatter fem indkvarteringsbygninger, to administrationsbygninger samt to undervisningsbygninger. Området anvendes til indkvartering og uddannelse af værnepligtige til flyvestationens bevogtnings- og nærforsvarseskadrille samt flyvevåbnets nærluftforsvarseskadriller mv.

22. Ved anvendelse af område I reduceres indkvarteringskapaciteten bl.a. for forstærkningsenheder, ligesom flyvestationens hovedkvarter forudses flyttet. Genhusning heraf på flyvestationen medfører etableringsomkostninger på ca. 1 mio. kr.

Etableringsomkostninger ved valg af område I anslås på niveau A til ca. 9,8 mio. kr. og på niveau B til ca. 15,7 mio. kr.

23. En anvendelse af område II medfører ligeledes en reduktion af indkvarteringskapaciteten, ligesom der opstår behov for at flytte og genhuse flyvestationens uddannelse af bevogtnings- og nærforsvarsstyrker samt flyvevåbnets uddannelse af nærluftforsvarseskadriller. Omkostninger forbundet med genhusning anslås til ca. 1 mio. kr.

Etableringsomkostninger i forbindelse med valg af område II anslås til ca. 9,9 mio. kr. på niveau A og ca. 16,3 mio. kr. på niveau B.

24. Ligesom for Flyvestation Karup anslås personelrelaterede etableringsomkostninger til ca. 13 mio. kr. uafhængig af valg af område.

25. En flytning af Hærens Operative Kommando til Ålborg vil indebære samme mulighed for besparelser som en flytning til Karup, dvs. en yderligere personelreduktion på ca. 16 normer svarende til en årlig driftsbesparelse på ca. 3,2 mio. kr. samt en etablissemmentsorienteret driftsbesparelse på ca. 3 mio. kr. om året. Arbejdsgruppen skønner videre, at en indplacering både i område I og II på Flyvestation Ålborg medfører et årligt indtægtstab på ca. 1,7 mio. kr. som følge af tabte lejeindtægter.

26. Afslutningsvis vurderer arbejdsgruppen, at kommandoen vil kunne flyttes til område I eller II på Flyvestation Ålborg ca. ét år efter beslutning herom.

27. Styringsgruppen finder begge områder velegnede til indplacering af Hærens Operative Kommando, idet dog konsekvenserne ved valg af område I skønnes mindst belastende for flyvestationens andre enheder, hvorfor gruppen skal anbefale, at Hærens Operative Kommando indplaceres her, hvis Flyvestation Ålborg udpeges som fremtidig deployeringsflyvestation, og det besluttet at placere Hærens Operative Kommando her.

SAMLET AFVEJNING

28. Styringsgruppen har noteret sig, at personel- og etablissemmentsorienterede driftsbesparelser forbundet med Hærens Operative Kommandos udflytning fra Århus beløber sig til ca. 6,2 mio. kr. om året uafhængig af valg af hvilken flyvestation, kommandoen indplaceres på. Videre noterer gruppen, at de personelrelaterede etableringsomkostninger anslås til ca. 13 mio. kr., ligeledes uafhængig af valg af indplacering.

Styringsgruppen har desuden bemærket, at valg af område I i Karup medfører et årligt indtægtstab på 2,9 mio. kr., ligesom begge områder i Ålborg medfører et tab på 1,7 mio. kr. pr. år.

Ved valg af område III i Karup opstår ikke et indtægtstab af tilsvarende størrelse.

Videre findes etableringsomkostningerne på Flyvestation Karup lidt højere end på Flyvestation Ålborg uanset niveau, nemlig henholdsvis ca. 11,4/18,5 mio. kr. i Karup og ca. 9,8/15,7 mio. kr. i Ålborg. Styringsgruppen har efterfølgende konstateret, at omkostningerne ved genhusning af Flyvestation Karups hovedkvarter ved valg af område III på niveau B vil andrage ca. 4 mio. kr. De samlede omkostninger ved indplacering af Hærens Operative Kommando i område III på Flyvestation Karup på niveau B vil således herefter andrage ca. 22 mio. kr., hvilket Styringsgruppen har lagt til grund for sine videre overvejelser. Tages der højde for forskellen i indtægtstab, udlignes den højere etableringsomkostning i Karup hurtigt.

På dette grundlag er det Styringsgruppens vurdering, at område III på Karup - alt andet lige - bør foretrækkes til indplacering af Hærens Operative Kommando.

29. Styringsgruppen finder dog videre, at en økonomisk vurdering ikke alene bør afgøre indplaceringssted for hærens højeste operative kommandomyndighed. Gruppen er enig i de tidligere nævnte synspunkter udtrykt af Styringsgruppen vedrørende tilpasning af forsvarets øverste militære ledelse og finder det naturligt at samle det andet store center for forsvaret i Karup, hvor allerede NATO's hovedkvarter for dansk område, samt Chefen for Forsvarets Operative Styrker og Flyvertaktisk Kommando befinder sig. Hærens Operative Kommando placeres naturligt i denne sammenhæng.

Videre finder Styringsgruppen, at en indplacering i Karup vil placere Hærens Operative Kommando centralt i relation til garnisonerne i Holstebro, Skive og Viborg samt til en vis grad også i forhold til Randers. Personnellets muligheder for at forrette skiftende geled- og stabstjeneste uden at skulle skifte bopæl, vil herved blive forbedret.

30. Styringsgruppen finder som arbejdsgruppen, at den økonomiske ramme for ombygningsarbejder i forbindelse med indplaceringen af

kommandoen, jf. niveau A, medfører sådanne ulemper bl.a. for sikkerhed og merudgifter til bevogtning samt for kommandoens daglige virke, at niveau B bør anbefales.

Styringsgruppen må samtidig konstatere, at den økonomiske ramme for indplacering af Hærens Operative Kommando på Flyvestation Karup eller Flyvestation Ålborg tidligere blev skønnet for optimistisk.

31. Styringsgruppen skal derfor på baggrund af de samlede overvejelser, jf. også kapitel 3 og 5, anbefale, at Hærens Operative Kommando flyttes fra Århus til Karup og her indplaceres i område III på den sydlige del af flyvestationen i overensstemmelse med niveau B.

Styringsgruppen anbefaler, at flytningen sker, når nødvendige faciliteter er frigjort og indrettet til kommandoen. Flytningen kan under denne forudsætning iværksættes tidligst ét år efter politisk beslutning herom.

KAPITEL 5

KOMPENSERENDE TILTAG FOR KARUP-OMRÅDET

INDLEDNING

1. Udfasningen af DRAKEN systemet som foreslået af Styringsgruppen indebærer, at Hovedværksted Karup, Forsyningsdepot Karup, samt de DRAKEN specifikke værksteder på Flyvestation Karup lukkes. Dette vil medføre personelreduktioner i Karup med konsekvenser for den enkelte såvel som for lokalområdet.

Det samlede antal normer på Flyvestation Karup før Tillægsaftalens iværksættelse den 1. januar 1992 var ca. 2188. Med Tillægsaftalen faldt antallet af normer til ca. 1944, dvs. en reduktion på ca. 244 normer. Totaltallene omfatter tillige Enhedskommandoen, som bidrager med ca. 343 personer, og Chefen for Forsvarets Operative Styrker, som bidrager med 11 personer.

De videre personelreduktioner på Flyvestation Karup som følge af Styringsgruppens forslag gennemføres således med et udgangspunkt i et normtal på ca. 1944.

2. På baggrund af Styringsgruppens forslag om Flyvestation Karup som fremtidig deployeringsflyvestation beskriver dette kapitel de undersøgelser, som Styringsgruppens formand har ledet med henblik på at undersøge mulighederne for at etablere civil produktion i Karup-området for i muligt omfang at afbøde de negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser af det fremtidige reducerede aktivitetsniveau på flyvestationen.

MULIGHEDER FOR ETABLERING AF CIVIL VIRKSOMHED

3. En vurdering af det civilt bemandede hovedværksted og de i hovedsagen militært bemandede flyvestationsværksteder i Karup

viser, at de dækker et meget bredt spektrum af vedligeholdelses- og reparationsarbejder på fly og tilhørende komponenter. Det faglige niveau er højt på alle områder, og værkstedsudrustningen er moderne og vel vedligeholdt.

4. Styringsgruppens formand gennemførte indledningsvis i sine undersøgelser en række sonderinger hos fagbevægelse, erhvervsliv og lokale myndigheder.

I forbindelse med disse indledende sonderinger om at opbygge en virksomhed af rimelig størrelse i Karup-området stod det klart, at etablering inden for en forholdsvis kort tidsramme forudsatte, at en større dansk industrivirksomhed sætter sig i spidsen herfor.

En fornuftig udnyttelse af de eksisterende faciliteter - hangarer, værksteder, maskiner mv. - der bliver ledige ved nedlæggelse af især Hovedværksted Karup, samt udnyttelse af den faglige kompetence, som de ansatte på flyvestationen besidder, taler for, at det bør være en virksomhed med interesser og aktiviteter inden for luftfartsindustri i bredeste forstand. Herved udnyttes tillige den gunstige beliggenhed med direkte adgang til startbaner mv. Bevarelse af værkstedernes flyrelaterede udstyr og ekspertise er endvidere hensigtsmæssig for beredskabsmæssig anvendelse i forbindelse med flyvestationens fremtidige deployeringsstatus.

Formanden anmodede derfor FLS Industries A/S, der gennem sin virksomhed i FLS Aerospace-koncernen er Europas klart største uafhængige virksomhed inden for flyvedligeholdelse og flymodernisering, om at medvirke til en undersøgelse af grundlaget for en kommerciel udnyttelse af de eksisterende faciliteter og den potentielle kapacitet på Flyvestation Karup.

5. Der blev herefter etableret en uformel arbejdsgruppe med repræsentanter fra FLS Industries A/S, Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S og forsvaret samt Industriministeriet og Forsvarsministeriet.

Baggrunden for industriens interesse i at deltage i en sådan undersøgelse har naturligvis været de forretningsmæssige muligheder, der måtte eksistere.

Der er gennemført en nøjere undersøgelse af Flyvestation Karups potentiale for at få belyst relevante muligheder for etablering af en civil virksomhed.

Under arbejdet har man haft en lang række kontakter med danske og udenlandske virksomheder. Ifølge sagens natur har disse henvendelser fundet sted på fortrolig basis.

6. Efter evaluering af en række koncepter er det opfattelsen, at det mest lovende projekt på langt sigt er et forslag om etablering af en virksomhed i Karup med hovedvægt på det flytekniske, fortrinsvis civile, område.

Der hersker for tiden en lavkonjunktur inden for luftfartsindustrien. Det forventes dog, at konjunkturforholdene vender i løbet af et til to år, hvorefter der forventes et stigende aktivitetsniveau gennem resten af dette årti.

7. Det vurderes således muligt, at der på Flyvestation Karup vil kunne etableres en flyteknisk virksomhed med fortrinsvis civile, men også militære opgaver. FLS Industries A/S og Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S er på visse vilkår villige til at etablere en sådan virksomhed. Forhandlinger foregår endvidere med et større, amerikansk selskab om eventuel medvirken. Det forudsættes i denne forbindelse, at FLS Industries A/S ejer minimum 51% af aktierne, mens Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S indtræder som mindretalsaktionær i virksomheden. Endelig forudsættes det, at Forsvarsministeriet - i det mindste i den indledende fase - også indtræder som aktionær i virksomheden.

8. De deltagende virksomheder har givet tilsagn om at tilføre det kommende selskab opgaver, således at dette i løbet af kort tid kan etableres med et passende aktivitetsniveau.

Det forventes, at selskabet i løbet af to til tre år kan nå op på at beskæftige 200 - 250 ansatte med gode muligheder for yderligere udvikling.

9. På grund af den herskende lavkonjunktur og den derved eksisterende overkapacitet inden for flyvirksomheder, samt for snarest at nå op på en virksomhed af en størrelse, der har gode muligheder som fundament for yderligere ekspansion, finder de deltagende selskaber, at det vil være nødvendigt, at forsvaret i en overgangsperiode på indtil ca. fem år på forretningsmæssig basis lader en række opgaver svarende til 100 - 150 arbejdspladser udføre ved selskabet.

10. En undersøgelse har vist, at følgende arbejdsområder fra forsvaret i hvert fald i en overgangsperiode vil være relevante opgaver for den påtænkte virksomhed, således at der kan opnås en synergieffekt med de ikke-militære aktiviteter:

- vedligeholdelse af flyvevåbnets T-17 fly, herunder teknisk drift af Flyveskolens fly, når skolen flyttes til Flyvestation Karup,
- hovedværkstedsvedligeholdelse af flyvevåbnets C-130 fly, i det omfang de nødvendige bygningsmæssige og tekniske faciliteter tilvejebringes, herunder bygning af en ny hangar,
- vedligeholdelse af måle- og kalibreringsudstyr,
- drift af plasmaværksted,
- visse HAWK opgaver, samt
- diverse flyvestationsrelaterede opgaver.

Placering af disse opgaver forudsætter, at de nødvendige bygninger, maskinpark mv. etableres i Karup.

Der er opnået principiel enighed om, at det vil være muligt på forretningsmæssig basis at lade disse opgaver udføre af virksomheden.

Imidlertid udestår en detaljeret gennemgang af bl.a. tidsmæssige, tekniske og økonomiske aspekter, der eventuelt vil kunne medføre, at en eller flere opgaver ikke tilføres selskabet.

Efter den indledende fase på ca. fem år bør der tages stilling til, om opgaverne på forretningsmæssige vilkår kan forblive i selskabet, skal udbydes til andre selskaber eller tilbageføres til militært regi.

11. Når virksomheden skal løse disse arbejdsopgaver for forsvaret, vil det naturligvis medføre strukturtilpasninger de steder, hvor opgaverne hidtil har været løst, nemlig fortrinsvis i Værløse og på Avnø. Det bør dog i den forbindelse nævnes, at Flyveskolen anbefales flyttet fra Avnø til Karup uafhængigt af etablering af en sådan virksomhed.

Skulle man herudover have besluttet at flytte arbejdsopgaver i forsvarrets regi til Karup som kompenserende foranstaltning, ville dette også have medført indskrænkninger andre steder.

Den store fordel ved den påtænkte virksomhed er, at den med visse opgaver fra forsvaret som fundament og med udnyttelsen af Karup-områdets i denne forbindelse særlige menneskelige og facilitetsmæssige ressourcer muliggør etablering af en efter forholdene meget stor virksomhed med gode muligheder for yderligere ekspansion.

De samme muligheder er næppe til stede andre steder i Danmark, og der skabes således arbejdspladser, der ellers ikke ville være basis for, til lokalområdet såvel som til hele det danske samfund. Opgaverne inden for den civile del af virksomhedens aktiviteter ville ellers blive udført i udlandet. Nu kan de etableres i et område, der rammes af en større indskrænkning.

At de deltagende civile firmaer har tiltro til virksomheden i Karup viser sig ved den kendsgerning, at de har erklæret sig villige til at investere ganske store beløb i virksomhedens etablering.

12. Under forudsætning af politisk godkendelse samt at de videre detaljerede undersøgelser ikke afgørende ændrer det

forudsatte grundlag, har de deltagende virksomheder erklæret deres hensigt om sammen med Forsvarsministeriet at etablere en sådan civil/militær flyteknisk virksomhed på Flyvestation Karup. Etableringen af virksomheden vil kunne ske få måneder efter beslutning om iværksættelse.

Styringsgruppen bemærker, at det er afgørende for etablering af denne virksomhed, at den kan udvikles i takt med afviklingen af eksisterende opgaver på Flyvestation Karup, jf. kapitel 3.

På dette grundlag noterer Styringsgruppen sig, at det vil være en fortløbende proces at få tilført militære og nyopstartede civile aktiviteter til virksomheden, og at der hermed er basis for at etablere en stor virksomhed med mange arbejdspladser i Karup.

13. Styringsgruppen anbefaler, at virksomhedens direktion og bestyrelse etableres hurtigst muligt, så man i samarbejde med forsvaret og de øvrige deltagende selskaber kan etablere virksomheden i takt med afviklingen af de militære funktioner, som forudses nedlagt på Flyvestation Karup. Styringsgruppen foreslår i tilknytning hertil, at der træffes principiel beslutning om Forsvarsministeriets indtræden som mindretalsaktionær i virksomheden i det mindste i den indledende fase.

OPGØRELSE AF TAB AF ARBEJDSPLADSER

14. Efter gennemførelse af de omlægninger, Styringsgruppen i øvrigt foreslår (minus etablering af den nævnte, civile flytekniske virksomhed), vil antallet af normer på Flyvestation Karup falde fra det i punkt 1 nævnte udgangspunkt på ca. 1944 normer til ca. 1482 normer. Dette udgør en reduktion på flyvestationen på ca. 462 normer medregnet forventet reduktion ved Enhedskommandoen.

En civil flyteknisk virksomhed på Flyvestation Karup forudses som nævnt at indeholde 200 - 250 arbejdspladser, hvilket delvis vil kompensere for det nævnte tab af arbejdspladser i Karup-området.

Det samlede antal arbejdspladser i Karup-området efter etableringen af Karup A/S vil herefter udgøre i størrelsesordenen knap 1700.

KAPITEL 6

PERSONELFORHOLD

1. Strukturomlægninger i flyvevåbnet som anbefalet i denne plan vil medføre større personelmæssige konsekvenser, herunder bl.a. afskedigelse eller forflyttelse af et stort antal personer. Ved valg af en 60 kampflystruktur reduceres strukturen i forhold til tiden efter Tillægsaftalen med ca. 1050 normer, ved en 75 kampflystruktur er reduktionen ca 862 normer, og ved en 90 kampflystruktur er reduktionen ca. 752 normer. Reduktionerne medfører ikke nødvendigvis afsked eller forflyttelse af alle de her nævnte; men den hastighed, hvormed planen gennemføres, vil - ligesom diverse afbødende tiltag - have indflydelse på omfanget af de personelmæssige konsekvenser.

2. Styringsgruppen anbefaler, at det personel, der berøres af tilpasningen, omfattes af de samme personelbegunstigende ordninger som ved hidtidige reduktioner i medfør af forsvarsforliget af 14. marts 1989 mv. De selektive og koordinerede ansættelsesstop bør fortsættes og tilpasses den aktuelle situation, og personel, der bliver afskediget som følge af planens gennemførelse, tilbydes i mulig udstrækning genbeskæftigelse i ledige stillinger inden for Forsvarsministeriets område.

Afsked af tjenestemænd følger de herfor i lovgivningen fastsatte bestemmelser. Til ansatte, der har opnået ret til egenpension i henhold til lov om pensionering af civilt personel mv., herunder faglærte arbejdere, specialarbejdere og HK-funktionærer, bør ved uansøgt afsked ydes op til 10 års ekstra pensionsalder, jf. tekstanmærkning nr. 59 til finanslovens § 12. Forsvarsministeriet. Ordningen bør også omfatte ansatte, der efter modtagel-

sen af overenskomstmæssigt opsigelsesvarsel opnår tilbud om beskæftigelse uden for Forsvarsministeriets område og i den anledning får tilladelse til at afdække inden udløbet af opsigelsesvarsel. Til ansatte, der accepterer tilbud om anden beskæftigelse i forsvaret, bør ydes flyttegodtgørelse, boligindskudslån og løningsforskud efter de samme regler, som gælder for tjenestemænds uansøgte forflyttelse.

Eventuelle ansatte, der har bolig i Nyboder, bør omfattes af den i Tillægsaftale af 26. januar 1990, stk. 6, nævnte overgangsordning.

3. I forbindelse med gennemførelsen af personelreduktioner skal Styringsgruppen videre foreslå de nødvendige personale- og servicekontorer oprettet til støtte for det berørte personel. Endelig finder Styringsgruppen, at der bør afsættes de nødvendige midler til omskoling og efteruddannelse af afskedstruede medarbejdere og til bistand til løsning af sociale, juridiske og økonomiske spørgsmål.

KAPITEL 7

TIDS- OG HANDLEPLAN

INDLEDNING

1. Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet har i denne plan stillet en række forslag om forenkling og tilpasning af flyvevåbnets struktur mv. dels på grundlag af anbefalinger fra Forsvarskommissionen af 1988, dels i medfør af Tillægsaftalen af 3. april 1991.

2. Beslutningen om i fremtiden at koncentrere sig om én kampflytype, F-16, åbner mulighed for, at en operativ flyvestation i Jylland til den tid skifter status til deployeringsflyvestation. Styringsgruppen har her peget på Flyvestation Karup som fremtidig deployeringsflyvestation.

Derved lediggøres faciliteter, som åbner mulighed for, at andre myndigheder og enheder, herunder Hærens Operative Kommando og Flyveskolen, indplaceres på Flyvestation Karups område, ligesom en fremtidig Operationsstøtteskole for flyvevåbnet kan etableres på flyvestationen.

DRAKEN systemets udfasning medfører tillige mulighed for nedlæggelse af dele af den logistiske støttestruktur, som er bygget op omkring dette flysystem.

3. Styringsgruppen har i forbindelse med sine undersøgelser tillige fundet anledning til at fremsætte andre forslag til besparelser og forenklinger, som ikke er betinget eller tidsmæssigt afhængig af DRAKEN systemets udfasning og Flyvestation Karups statusændring til deployeringsflyvestation.

Iværksættelse af denne plans forslag vil derfor dels omfatte en række indbyrdes afhængige og tidsmæssigt sammenhængende enkeltprojekter omkring DRAKEN flyenes udfasning, dels af enkeltprojekter, som kan iværksættes selvstændigt. Der er derfor tale om en gradvis iværksættelse af omlægningerne over en årrække.

TIDSPLAN OG IVÆRKSÆTTELSE

4. Det er Styringsgruppens vurdering, at en tilpasning af flyvevåbnets struktur i overensstemmelse med denne plan og under hensyntagen til personalet optimalt kan tilendebringes fire til seks år efter politisk beslutning. Fremskyndes planen, kan den dog i hovedsagen være tilendebragt i løbet af tre år efter politisk beslutning.

5. Styringsgruppen har anbefalet, at første halvdel af den sidste DRAKEN eskadrille udfases tidligst 6 måneder efter politisk beslutning og den anden halvdel tidligst 18 måneder efter politisk beslutning, dog ikke før den 31. december 1993. Derefter kan fotorekognosceringsopgaven i et vist omfang overtages af en af F-16 eskadrillerne.

Herefter er forudsætningerne til stede for, at Flyvestation Karup kan ændre status til deployeringsflyvestation.

Flyveskolen bør snarest, efter at de nødvendige faciliteter er færdigindrettet samt under hensyntagen til uddannelsesvirksomheden, flyttes til Flyvestation Karup. I denne forbindelse bør vedligeholdelsen af T-17 flyene, herunder teknisk drift af Flyveskolens fly, placeres ved den fremtidige civile vedligeholdelsesvirksomhed på Flyvestation Karup.

6. Dele af Styringsgruppens forslag til omlægninger i den logistiske støttestruktur bør gennemføres i den takt, nedlæggelse af DRAKEN flysystemet tillader, mens andre dele kan påbegyndes iværksat snarest efter beslutning herom.

I tidsplanens implementeringsperiode forudser Styringsgruppen mulighed for ibrugtagning af visse faciliteter til an-

dre formål, herunder i forbindelse med kompenserende tiltag for Karup-området.

7. Styringsgruppen har tidligere i denne plan peget på, at Hærens Operative Kommando eventuelt kan flyttes fra Århus til område III på Flyvestation Karup inden endelig nedlæggelse af DRAKEN flysystemet, hvis Forsyningsdepot Karup midlertidigt genhuses andetsteds på flyvestationen, hvilket medfører behov for ekstra etableringsudgifter på ca. 0,5 mio. kr. Desuden forudsætter denne løsning under alle omstændigheder, at flyvestationens stations- og materielafdelinger genhuses andetsteds på flyvestationen.

Styringsgruppen anbefaler, at flytningen sker, når nødvendige faciliteter er frigjort og indrettet til kommandoen. Flytningen kan under denne forudsætning iværksættes tidligst ét år efter politisk beslutning herom.

8. Som nævnt kan en række strukturændringer iværksættes uafhængig af tidspunktet for DRAKEN flysystemets nedlæggelse.

Styringsgruppens forslag til bemandings- og strukturændringer i Luftværnsgruppen bør således påbegyndes snarest efter beslutning herom. Det vurderes muligt at gennemføre ændringerne fuldt ud ca. tre år efter tidspunktet for beslutning, idet dog de yderligere personelbesparelser, som er forbundet med indførelse af to større materielmodifikationer på HAWK luftværnsmissilsystemet, først vil kunne gennemføres i slutningen af 1990'erne.

Styringsgruppen finder videre, at omlægningen i flyvevåbnets skole- og uddannelsesstruktur kan tilendebringes ca. tre år efter beslutning herom. Endelig bør Styringsgruppens forslag til administrative forenklinger gennemføres snarest med henblik på at opnå de fulde besparelser fra og med 1994.

Geografisk område (enheder)	Normer		
	Før Tillægs- aftale	Efter Tillægs- aftale	Efter Sty- ringsgruppens plan og eksem- pelvis valg af 60 fly struk.
<u>Ålborg</u>			
- Flyvestation Ålborg	980	980	962
- Hovedværksted Ålborg	290	280	257
- Forsyningsdepot Ålborg	64	64	49
Ålborg i alt	1334	1324	1268
<u>Karup</u>			
- Flyvertaktisk Kommando	306	306	306
- Flyvestation Karup	1044	930	426
- Hovedværksted Karup	214	120	72 1)
- Forsyningsdepot Karup	49	35	0
- Hundeskolen	37	37	0
- Eskadrille 534	97	77	57
- HAWK Afd. Vest mv.	87	85	86
- Flyveskolen	0	0	27
- Hærens Operative Kommando	0	0	185
- Operationsstøtteskole	0	0	63
- Enhedskommandoen	343	343	260 2)

1) Underlægges organisatorisk Hovedværksted Ålborg.

2) Enhedskommandoen forudses opretholdt også i den fremtidige styrkestruktur, men i reduceret form. Enhedskommandoen forventes således reduceret med fem procent omkring den 1. juli 1992 og med 15 - 20 procent i 1993-94. Der er i dag beskæftiget ca. 186 danske ved Enhedskommandoen.

Geografisk område (enheder)	Normer		
	Før Tillægs-aftale	Efter Tillægs-aftale	Efter Sty-ringsgruppens plan og eksem-pelvis valg af 60 fly struk.
- Chefen for Forsvarets Operative Styrker	11	11	11
- A/S Karup	0	0	200-250
Karup i alt	2188	1944	Knap 1700 ¹⁾
<u>Skagen</u>			
- Eskadrille 601	114	118	118
<u>Århus</u>			
- Hærens Operative Kommando	214	214	0
<u>Skrydstrup</u>			
- Flyvestation Skrydstrup	924	924	916
- Forsyningsdepot Skrydstrup	40	40	37
- Eskadrille 533 og 602	226	189	169
Skrydstrup i alt	1190	1153	1122
<u>Bornholm</u>			
- Eskadrille 503	139	133	133

1) Ved Karup A/S's overtagelse af visse vedligeholdelsesopgaver, jf. kapitel 5, sker der indenfor det samlede vedligeholdelsesområde i forsvaret en yderligere reduktion af normer på ca. 100, idet der udover de ca. 25 normer, der må forudses nedlagt på Flyvestation Karup og Flyvestation Avnø, må forudses nedlagt ca. 33 i Værløse og ca. 20 i Ålborg samt et mindre antal i Hjørring, Gladsaxe og Skalstrup. Disse reduktioner er ikke indregnet.

Personelbesparelser som følge af to af de tre planlagte fremtidige materielmodifikationer på HAWK systemet samt administrative forenklinger indgår af praktiske årsager ikke i de ovenfor viste normtal. Disse personelreduktioner forventes at udgøre i alt ca. 164 normer.

Der tages i oversigten forbehold for videre ændringer som følge af eventuel etablering af Karup A/S.

TILLÆG BMINDRETALSUDTALELSE TIL
PLAN FOR TILPASNING AF FLYVEVÅBNETS STRUKTUR

Mindretalsudtalelse af formand Erik Jensen og formand Hanne Nyborg, Statsansattes Kartel, samt formand Preben Nielsen, Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Forsvarets Civil-Etat), vedlægges.

BILAG 1 - 4

(Optrykt særskilt)

BILAG 5

BILAG 5

Materiale fra Aalborg Kommune af november 1991, "Aalborg-området synspunkter om Flyvestation Aalborgs fremtid".

Til Folketingets forsvarsudvalg
samt styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet

Aalborgområdets synspunkter
om
Flyvestation Aalborgs fremtid

Økonomikontoret
Aalborg kommune

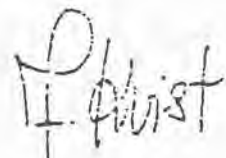
november 1991.



AALBORG KOMMUNE

Dette materiale om Aalborg-området synspunkter for bevarelse af Flyvestation Aalborg er på vegne af de omkringliggende kommuner udarbejdet af Aalborg kommune. Formålet er at inddrage lokale synspunkter i beslutningen om flyvevåbnets fremtidige struktur.


Kaj Kjær
borgmester


Jørgen Kvist
kommunaldirektør

Aalborg, november 1991

Indhold:

Baggrund	2
Resumé af lokale synspunkter	3
Status	4
Aalborg-områdets hovedsynspunkter	5
- militære, operative synspunkter	5
- forsvars-økonomiske synspunkter	5
- samfundsøkonomiske synspunkter	6

Baggrund

Forslaget om at sænke aktivitetsniveauet, hvilket i praksis vil sige en fjernelse af kampflyene, enten på Flyvestation Karup eller Aalborg stammer fra beretningen fra "Forsvarskommissionen af 1988".

Forsvarskommissionen fremlagde i december 1989 sin beretning om, hvilke ændringer der skulle overvejes i forsvaret i lyset af afspændingen mellem øst og vest. Kommissionen anbefaler,

- at man for fremtiden kun satser på en type kampfly (F-16)
- at antallet af eskadriller nedsættes til 4-5, men organiseres så fleksibelt, at de stadig kan rumme mellem 60-90 kampfly
- at reduktionen kan medføre at en flyvestation overgår til deployeringsstatus
- at et valg mellem Karup og Aalborg flyvestationer bør afhænge af en nærmere vurdering af de operative og logistiske forhold, men også samfundsøkonomiske hensyn, og herunder hensynet til de berørte lokalsamfund.

Sideløbende med kommissionens arbejde er det i tillægsaftale af 3. april 1991 til forsvarsforliget i 1989 aftalt følgende:

- 1) Den første Draken-eskadrille udfases på Flyvestation Karup pr. 1. januar 1992.
- 2) **Nedsættelse af en styringsgruppe** vedrørende flyvevåbnet. Styringsgruppen skal fremlægge forslag til
 - en udfasningsplan for den anden Draken-eskadrille
 - den fremtidige eskadrillestruktur og geografiske placering
 - den fremtidige anvendelse af den lediggjorte kapacitet og personale til andre formål
 - mulighederne for at inddrage ressourcerne til civil produktion

Resume: Saglige argumenter taler for bevarelse af Flyvestation Aalborg.

Vi lægger fra Aalborgområdet vægt på at fremlægge en række saglige synspunkter:

1) Økonomisk set kan forsvaret ikke have interesse i at flytte F-16 eskadrillerne til Karup, idet investeringer på op mod 100 mill. kr., der allerede er investeret på Flyvestation Aalborg skal geninvesteres på Flyvestation Karup.

En flytning af forholdsvis moderne og nye installationer nogle kilometer sydpå kan ikke betegnes som ansvarlig hensyntagen til samfundsøkonomien.

2) På grundlag af de væsentligt større beskæftigelsesmæssige problemer i Aalborgområdet anbefales det, at Flyvestation Aalborg bevares med det eksisterende organisations- og aktivitetsmønster.

3) Samtidig anbefales det, at der i en eller anden form gennemføres kompensation for tabte arbejdspladser i Karupområdet. Men vi finder ikke - ud fra såvel lokale som landsdækkende økonomiske overvejelser - at denne kompensation bør ske ved en ændring af Flyvestation Aalborgs status.

Status

Karupområdet har i april 1990 udarbejdet en omfattende rapport om konsekvenserne for det midtjydske område, hvis en række af forsvarskommissionens forslag gennemføres. Endvidere har Karupområdet i foråret 1991 gennemført en stor protestdemonstration og mediekampagne. Midtjydske politikere har krævet, at hvis de 2 Draken-eskadriller nedlægges (den ene nedlægges med udgangen af 1991) og ikke erstattes med andre fly, så må der flyttes 2 F-16 eskadrilller fra Aalborg til Karup flyvestation.

Styringsgruppen skal afslutte arbejdet senest 1.februar 1992, hvorefter der skal træffes politisk beslutning. Det er understreget, at styringsgruppens vurdering også skal baseres på inddragelse af lokale politiske, erhvervsmæssige og faglige synspunkter.

Flyvestation Aalborg beskæftiger aktuelt direkte ca. 870 personer. Hertil kommer ca. 150 værnepligtige i en periode på 6-9 måneder ad gangen. Herudover kommer yderligere ca. 500 personer, der gør tjeneste på flyvestationens område, idet de er ansat ved Jægerkorpsen, Hovedværksted Aalborg og Forsyningsdepot Aalborg.

En eventuel beslutning om aktivitetssænkelse på Flyvestation Aalborg til deployeringsflyvestation vil betyde, at den faste bemanning på ca. 870 personer reduceres med 500-700 personer. Usikkerheden i den angivne størrelsesorden vedrører spørgsmålet om hvorvidt nærluftforsvaret også fjernes.

Kommunerne omkring Flyvestation Aalborg ønsker med dette materiale, at fremhæve en række synspunkter for bevarelse af Flyvestation Aalborg, herunder at understrege flyvestationens beskæftigelsesmæssige og økonomiske betydning som en stor statslig arbejdsplads i et område, der har en kedelig "Danmarksrekord" i arbejdsløshed.

Aalborgområdets hovedsynspunkter

Formålet i det efterfølgende er at redegøre for hvilke lokale saglige synspunkter, vi fra Aalborgområdet gerne vil have inddraget i styringsgruppens arbejde om flyvevåbenets fremtid, og i valget mellem Flyvestation Karup og Flyvestation Aalborg i særdeleshed.

I forlængelse af forsvarskommissionens beretning og styringsgruppens opgaver er der 3 hovedemner, der skal indgå i beslutningsgrundlaget. Aalborgområdets synspunkter falder derfor indenfor følgende 3 hovedtemaer:

1. Militære, operative synspunkter
2. Forsvars-økonomiske synspunkter
3. Samfundsøkonomiske og samfundsmæssige synspunkter

Ad. 1. Militære, operative synspunkter:

Efter de tilkendegivelser vi hidtil har fået, er der ikke nogen nævneværdig militærstrategiske og operative argumenter, der taler for den ene eller anden placering af F-16-kampflyene.

Ad. 2. Forsvars-økonomiske synspunkter:

Til gengæld er det næppe økonomisk rationelt for forsvaret at foretage en flytning af F-16 eskadrillerne fra Aalborg til Karup. Driftsomkostningerne til F-16 eskadrillerne påvirkes formodentlig ikke af den ene eller anden placering, men til gengæld er der således heller ingen rationaliseringer ved en eventuel flytning til Karup.

En eventuel flytning af F-16 eskadrillerne vil til gengæld medføre betydelige investeringer. På Flyvestation Aalborg er der allerede foretaget betydelige investeringer for at operere med og betjene F-16 flyene. Hvis Flyvestation Aalborg ændrer status, skal der i eventuelt Karup geninvesteres i de anlæg, der allerede er tilvejebragt i Aalborg. Det drejer sig om investeringer på omkring i alt 75-80 mill.kr., som er investeret i f.eks. nye eskadrillebygninger, værksteder, motorprøvestand, ombygning af hangarer, våbenværksted og lager.

Hertil kommer udgifter i forbindelse med omskoling af personalet på Karup eller forflyttelse af det nødvendige tekniske personel fra Aalborg til Karup for at gøre F-16 eskadrillerne funktionsdygtige. I den udstrækning personalet ikke flytter med til Karup skal der under alle omstændigheder investeres i omskoling af personalet på Flyvestation Karup.

Vi har i Aalborgområdet forståelse for, at også forsvaret fortsat skal spare, også nu hvor der storpolitisk er lagt op til nedrustning. Vi mener blot, at beslutningerne må hvile på et rationelt grundlag.

Hvis F-16 eskadrillerne flyttes til Karup skal forsvaret geninvestere i en række anlæg og i uddannelse (omskoling eller forflyttelse), som allerede er tilvejebragt på Flyvestation Aalborg. Inklusiv omskoling/forflyttelse kan det samlede beløb, der skal geninvesteres ved etablering af eskadrillerne i Karup forsigtigt anslås til ca. 100 mill.kr.

Afholdelse af disse udgifter vil dels ikke forbedre forsvaret, det vil sige, at forsvaret ikke får afkast af investeringen, og dels kan det ikke være i forsvarets interesse, at "spilde ressourcer" på et tidspunkt hvor formålet med forsvarskommissionens arbejde netop har været at gennemføre rationaliseringer og udnytte ressourcerne bedre i forsvarets interesse.

Efter vores overbevisning viser de ovenstående argumenter, at der med hensyn til forsvarets økonomi ikke er rationelle, saglige begrundelser for en flytning af F-16 eskadrillerne til Karup. Hvis dette mod forventning alligevel besluttet vil investeringer på op mod 100 mill.kr., der allerede er foretaget på Flyvestation Aalborg, være tabte.

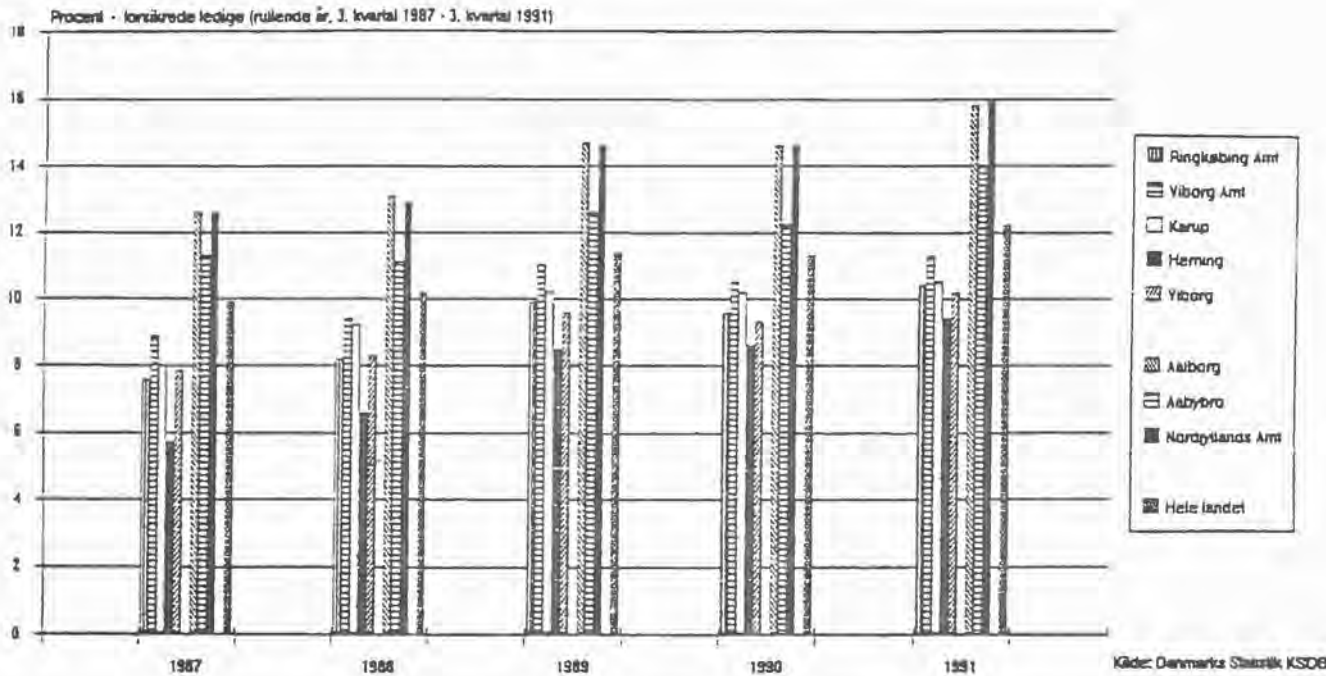
Ad. 3. Samfundsøkonomiske og samfundsmæssige synspunkter:

I de samfundsøkonomiske betragtninger lægges alene vægt på de beskæftigelsesmæssige problemer og mulighederne for at skabe kompenserende arbejdspladser.

Det er åbenbart, at tab af direkte og afledte arbejdspladser i alle tilfælde vil betyde færre skatteindtægter til kommunerne og staten, mindre omsætning i lokalsamfundet, forringe den lokale service, samt øgede problemerne med omsætning på boligmarkedet. Imidlertid må disse betragtninger anses at have omtrentligt samme virkning for henholdsvis det midtjydske og nordjydske område, og forholdene kommenteres derfor ikke yderligere i dette materiale.

Lokalt er der i Aalborgområdet og generelt i Nordjylland en meget stor arbejdsløshed. Denne vil blive forstærket yderligere, hvis der nedlægges op mod 700 jobs direkte på flyvestationen samt den afledte beskæftigelsesnedgang i lokalsamfundet iøvrigt.

Figuren på efterfølgende side viser udviklingen i arbejdsløsheden i perioden 1988-1991, og viser samtidig at arbejdsløsheden i Aalborg og i Nordjyllands amt konstant ligger klart over såvel det midtjydske område som landsgennemsnittet.



De mest aktuelle tal viser altså, at Aalborg har en arbejdsløshed blandt de forsikrede ledige på 15,8 procent, mens Karup har en arbejdsløshed på 10,5 procent. Relativt har vi således en halv gange flere ledige.

Der må i et eventuelt valg mellem Karup og Aalborg lægges afgørende vægt på muligheden for at finde alternativ beskæftigelse til de tidligere medarbejdere. Ovenstående viser, at der objektivt set er bedre beskæftigelsesmuligheder i det midtjydske område fremfor det nordjydske.

Af Flyvestation Aalborgs faste stab på 870 personer (foruden Jægerkorpsen, Hovedværkstedet og forsyningsdepotet) er de 498 personer bosat i Aalborg kommune og 129 personer bosat i Aabybro kommune. Dette svarer til henholdsvis 57 procent og 15 procent, dvs. i alt 72 procent af samtlige ansatte (bilag 1.1).

På Flyvestation Karup er beskæftigelsen mere spredt på en række kommuner. Målt i forhold til de "truede" arbejdspladser på Flyvestation Karup udgør Karups andel således ca. 28 procent, Viborgs andel 19 procent, Hernings andel 17 procent, og Ikast 5 procent - i alt 69 procent. Billedet i det midtjydske viser altså en større spredning. Oplysningerne stammer fra Karupområdets rapport af april 1990.

Hvis bemanningen reduceres med 700 personer på Flyvestation Aalborg vil det ved en forholdsmæssig betragtning øge arbejdsløsheden med 401 i Aalborg kommune og 104 i Aabybro kommune. De militære tjenestemænd vil dog i stor udstrækning blive beskæftiget andetsteds ved forflytning, og derved reducere forøgelsen i arbejdsløsheden. Dette gælder for såvel Karupområdet som Aalborgområdet.

Der er ingen tvivl om, at reduktionen i beskæftigelsen vil ramme henholdsvis Aalborg og Karup kommuner hårdt. Men selvom reduktionen forholdsmæssigt rammer Karup hårdere i forhold til arbejdsstyrkens størrelse, så bliver den beskæftigelsesmæssige situation alligevel ikke så dårlig som i Aalborg, der allerede i dag har en af landets højeste arbejdsløshedsprocenter.

Den seneste opgørelse af samtlig ledige i de to kommuner målt i forhold til arbejdsstyrkens størrelse viser, at der er 8,3 procent og 14,3 procent ledige i 1991 i henholdsvis Karup og Aalborg kommuner (bilag 1.2).

Hvis Flyvestation Karup reduceres med i alt 870 personer (som angivet i rapporten fra Karup) er det beregnet til direkte at påvirke 241 personer med bopæl i Karup kommune. Disse tal er opgjort af Karup kommune. Anslåes 50 procent heraf at blive arbejdsløse (de øvrige forflyttes) samt en afledt beskæftigelsesnedgang på yderligere 0,3 arbejdsplads pr. mistet arbejdsplads, så vil Karup kommune få forøget ledigheden med 192 personer. Resultatet heraf sammenholdt med den eksisterende ledighed bliver, at arbejdsløsheden i Karup når op på 13,5 procent af arbejdsstyrken (bilag 1.3).

Selv hvis Flyvestation Karup ændrer status uden kompenserende arbejdspladser (hvilket ikke bør ske!) vil ledigheden i Karupområdet stadig ligge under niveauet for ledigheden i Aalborg! På grundlag af de allerede eksisterende beskæftigelsesmæssige problemer i Aalborgområdet må det anbefales, at Flyvestation Aalborg bevares på det eksisterende niveau.

Endvidere vil der i Karup være mulighed for at gennemføre en høj grad af kompensation for eventuelt tabte arbejdspladser i Karupområdet. Der har i den forbindelse tidligere været peget på, at Hærens Operative Kommando, Flyveskolen, uddannelser indenfor forsvaret m.m. kunne flyttes til Karup ved en omstrukturering af forsvaret. Alene en flytning af Hærens Operative Kommando vil give beskæftigelse på flyvestationen med omkring 300 personer.

Som eksempel på mulighederne for at skabe kompenserende arbejdspladser kan det nævnes, at Karup kommune i 1991 har fået bevilget 12 mill.kr. fra EF-kommissionen til etablering af et plastgenanvendelses anlæg i kommunen. Projektet ventes at skabe 25 nye arbejdspladser. Pengene kommer fra EF-programmet PERI-FRA, der blandt andet yder hjælp til områder, hvor der sker nedlæggelse af militære installationer.

BILAG 1

1.1 Ansatte og eventuel personalereduktion fordelt på kommune

Flyvestation Aalborg

	Ansatte	%-fordeling	Reduktion
Aalborg	498	57.2	401
Aabybro	129	14.8	104
Pandrup	32	3.7	26
Brønderslev ...	25	2.9	20
Dronninglund ..	24	2.8	19
Hjørring	21	2.4	17
Brovst	20	2.3	16
Sejlfjord	14	1.6	11
Øvrige	107	12.3	86
I alt	870	100.0	700

Flyvestation Karup

	Reduktion	%-fordeling
Karup	241	27.7
Viborg	167	19.2
Herning	147	16.9
Silkeborg	60	6.9
Ikast	47	5.4
Kjellerup	37	4.3
Avlum-Haderup .	16	1.8
Fjends	8	0.9
Øvrige	147	16.9
I alt	870	100.0

1.2 Aktuel ledighed i procent af arbejdsstyrken

	Karup	Aalborg
Arbejdsstyrken 1989	3,695	83,185
Gennemsnitligt antal ledige.	308	11,936
Ledighed i procent af arbejdsstyrken	8.3	14.3

1.3 Beregnet ledighed ved aktivitetsændring

	Karup	Aalborg
Reduktion på Flyvestation ..	870	700
Kommunens andel	241	401
Øget ledighed (50%)	120	200

Aktuel ledighed	308	11,936
Ledighed ved ændret status..	428	12,136
Ledighed i procent af arbejdsstyrken	11.6	14.6

Afledt ledighed (1,3 pr. 1 arbejdsplads)	72	120
Incl. direkte ledighed (50%)	192	320
Beregnet ledighed	500	12,256
Ledighed i procent af arbejdsstyrken	13.5	14.7

BILAG 6

BILAG 6

Karup Kommunes brev af 25. marts 1991 til Forsvarsudvalget samt notits fra Borgmesteren i Karup af 16. december 1991, "Grundlaget for at træffe beslutninger om fremtidig status for Flyvestation Karup." inkl. pressemeddelse.



BORGMESTERKONTORET

Giro 5 41 81 35

Aarestrupvej 19

Telefax 97 10 13 67

Tlf. 97 10 15 77

Forsvarsudvalget
Udvalgsafdelingen
Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

Karup Kommune	
J.n.	24.00. G01
Bilag nr.	60

Dato

Journalnr

Seres ref.

Sagsbehandler

25. marts 1991

24.00. G01

KjM/mv

Ifølge presseforlydender er der udsigt til et nyt forsvarsforlig hvis indhold kan have gennemgribende konsekvenser for Karup kommune.

Kommunen har tidligere henvendt sig til forsvarsudvalget med en kommentar til Forsvarskommissionen af 1988's beretning "Forsvaret i 90'erne". Kommunen fremsendte i den forbindelse en rapport der beskrev konsekvenserne for det midtjyske område hvis forslagene i nævnte beretning blev realiseret.

Karup kommune er selvsagt indforstået med at forsvarsstrukturen må fastlægges uafhængigt af enkeltkommuners interesser, men kommunen må alligevel gøre opmærksom på, at beslutningerne på området har særdeles omfattende konsekvenser for kommunen.

Af omtalte presseforlydender fremgår det, at der er tanker om at fremskynde en udfasning af DRAKEN eskadrillerne, der er placeret på Flyvestation Karup. Hidtil har der været tale om at udfase den første eskadrille i 1995 og den sidste omkring 1998.

Det betyder allerede nu at Hovedværksted Karup har afsluttet sine arbejdsopgaver i forhold til DRAKEN fly, og det betyder en reduktion af arbejdspladser på minimum 170, hvis ikke hovedværkstedet får tilført nye arbejdsopgaver. Efter det for kommunen oplyste, er der ikke udsigt hertil.

Hvis man fremskynder udfasningen af den første DRAKEN eskadrille til januar 1992 vil det betyde yderlig reduktion af arbejdspladser på 250.

Dette er i sig selv et noget højere antal end de talstørrelser, der har været anført i pressen. Karup kommune har i sin rapport april 1990 påpeget, at en udfasning af begge DRAKEN eskadriller vil medføre en reduktion med 700. Dette stemmer iøvrigt helt overens med omtalte beretning fra Forsvarskommissionen af 1988.

Set i sammenhæng med de talstørrelser forsvarsudvalgets medlemmer er vant til at beskæftige sig med virker ovenstående tal måske beskedne. I efterstående skema er de samme tal sammenlignet med de tal som Københavns kommune ville have i en tilsvarende situation. Heraf vil det fremgå, at konsekvenserne for vort lokalområde er af alvorlig karakter.

AFVIKLING AF ARBEJDSPLADSER I KARUP KOMMUNE

	Antal DRAKEN eskadriller	Arbejdspladser med relationer til flyoperationer		IALT	Reduktion Karup kommune	Tilsvarende reduktion Københavns kommune
		flyvestation	hovedværksted			
1/1 -90	2	700	219	919	0	0
1/1 -91	2	700	193	893	26	2.346
1/1 -92	2	700	50	750	169	15.254
1/1 -92	1	450	50	500	419	37.820
? ?	0	100	50	150	769	69.412

Det skal bemærkes, at der er op mod 2000 arbejdspladser på flyvestationens område, men en række af disse stillinger er ikke berørt af forandringerne.

Der er primært tale om arbejdspladser indenfor jern- og metalfagene, hvor det ikke vil være muligt med kort varsel at genbeskæftige den ledige arbejdskraft.

Det har været på tale at placere den nye hærkommando i Karup. Dette er nærmere omtalt i "Plan for tilpasning af forsvarrets øverste ledelse". Der er tale om ca. 200 arbejdspladser. Umiddelbart vil hærkommandoen altså kompensere for de mistede arbejdspladser ved hovedværkstedet, men der er her tale om administrative funktioner, hvor de ledige fra hovedværkstedet ikke kan beskæftiges. Dertil kommer at den midlertidige placering i Århus vil betyde, at de ansatte finder bomuligheder i og omkring Århus, og da der er ganske kort transporttid fra Århus til Karup vil man sandsynligvis opretholde bomuligheden i Århus.

Selv om der er tale om arbejdspladser i Karup kommune bor cirka 2/3 af de ansatte i omliggende kommuner. Dette fremgår af nedenstående skema.

	Personel Flyvestation	Personel Hovedværksted	Ialt
Karup	185	72	257
Viborg	125	54	179
Herning	127	26	153
Silkeborg	51	11	62
Ikast	41	8	49
Kjellerup	22	19	41
Aulum-Haderup	13	4	17
Fjends	7	1	8
Øvrige	129	24	153
IALT	700	219	919

Denne oversigt omfatter alene det personale der berøres af DRAKENS udfasning.

Der er ialt ansat cirka 1850 på forskellige tjenestesteder på flyvestationen (Flyvertaktisk Kommando, NATO hovedkvarter, HAWK raket eskadriller m. fl.). Karup har en indpendling på 1600, hvoraf de cirka 1200 er beskæftiget på flyvestationen.

Selv om fordelingen er som anført vil en gennemførelse af besparelserne betyde et tab i skatteprovenue, der kun kan kompenseres ved at hæve skatten med omkring 2,0 %. Desuden er der en række afledte effekter, der vil betyde tab af yderligere arbejdspladser samt en mærkbar sænkning af den lokale handels omsætning.

Forsvarsudvalgets arbejde tager naturligvis sigte på at ordne forsvarets forhold, og det vil ikke være normal fremgangsmåde at kompensere for besparelser eller på anden vis at iværksætte særlige foranstaltninger som følge af forsvarspolitiske beslutninger.

Imidlertid er der med hensyn til Flyvestation Karup tale om beslutninger, der har en betydelig indflydelse på lokalområdet. Omfanget af de beskæftigelsesmæssige og økonomiske konsekvenser er af en så usædvanlig karakter, at det må indgå i overvejelserne.

Det er baggrunden for at Karup kommune i samarbejde med de omliggende kommuner har udarbejdet den tidligere omtalte rapport (et antal eksemplarer til nye medlemmer af forsvarsudvalget vedlægges). Denne henvendelse er en understregning af rapportens påviste alvorlige konsekvenser for en række midtjyske kommuner.

Karup kommuner beder om at efterstående indgår i forsvarsudvalgets overvejelser:

- at terminen for udfasning af DRAKEN eskadrillerne fastholdes til henholdsvis 1995 og 1998, idet flyene er fuldt moderniserede og man har udstyr, reservedele m.v. så flyet uden ekstraomkostninger kan fortsætte operativ drift,
- at man, ifald en fremskyndelse af DRAKEN eskadrillerne fastholdes, da umiddelbart træffer beslutning om overførsel af F-16 eskadriller til Karup-området,
- at man i forhold til Hovedværksted Karup tilfører nye arbejdsopgaver, som kompenserer for opgaverne i forhold til DRAKEN. Her må det understreges at hovedværkstedet uanset DRAKENS udfasning eller ej allerede nu har afsluttet sit arbejde med dette fly,
- at man såfremt hovedværkstedet ikke tilføres nye opgaver, tilrettelægger et forløb, der sikrer nye arbejdspladser i lokalområdet, hvor den ledigblevne arbejdskraft kan beskæftiges,
- at man i samarbejde med Karup kommune udarbejder et holdbart planlægningsgrundlag, der rækker til den anden side år 2000 og samtidig udarbejder konkrete handlingsplaner, der sikrer lokalområdet såvel beskæftigelsesmæssigt som økonomisk.

Kommunerne i det midtjyske område har en stærk interesse i at ovenstående tilgodeses og har derfor anmodet om foretræde for forsvarsudvalget 4. april d.å.

Med venlig hilsen

Kjeld Merstrand
borgmester

Henrik Johansen
kommunaldirektør



NOTITS

=====

"Spørgsmålet om, hvorvidt de to til tre øvrige eskadriller bør stationeres på Flyvestation Karup eller på Flyvestation Aalborg og hvilken af disse, der bør ændre status til deployerings-flyvestation, må afhænge af en nærmere vurdering af de operative og logistiske forhold, idet samfundsøkonomiske hensyn og herunder hensynet til berørte lokalsamfund, må indgå i overvejelserne.

Citat fra "Forsvaret i 90'erne". Beretning fra Forsvarskommissionen af 1988.

GRUNDLAGET FOR AT TRÆFFE BESLUTNINGER OM FREMTIDIG STATUS FOR FLYVESTATION KARUP.

Efter en gennemlæsning af "Aalborgområdets synspunkter om Flyvestation Aalborgs fremtid" føler Karup kommune sig desværre nødsaget til at kommentere enkelte af de mest misvisende oplysninger.

Karup kommune har i denne sag ellers haft den opfattelse, at man ville afholde sig fra at inddrage forholdene omkring Flyvestation Aalborg i sin argumentation, men alene holde sig til at påvise de ulemper en ændret status for Flyvestation Karup ville medføre for lokalsamfundet. Det har endvidere været et absolut krav fra kommunens side, at enhver argumentation skulle basere sig på nøgterne og dokumenterbare oplysninger.

De samfundsøkonomiske hensyn og hensynet til lokalsamfundet.

I forsvarskommissionens beretning er det anført, at beslutningen om den fremtidige status for flyvestationerne Aalborg og Karup måtte baseres på en vurdering af de operative og logistiske forhold samt under hensyntagen til samfundsøkonomien og de berørte lokalsamfund. Der er ikke foretaget en egentlig vægtning af disse forhold og hensyn, og det er heller ikke nærmere præciseret, hvilke faktorer man vil inddrage i vurderingen af konsekvenserne for lokalsamfundet.

Karup kommune har i sin vurdering inddraget følgende faktorer som væsentlige:

- Konsekvenser for den kommunale økonomi.
- Antal arbejdspladser i lokalområdet.
- Påvirkningen af beskæftigelsessituationen.
- Afledte økonomiske konsekvenser for handels- og erhvervsliv.
- Afledte konsekvenser for boligmarkedet.

Herudover er der en række vanskeligt målbare områder som børnehaver, skoler, klubber, kulturtilbud m.v., hvor kommunen bl.a. for at tilgodese en stor statslig arbejdsplads har etableret sig med et serviceniveau, der er atypisk for

(fortsættes.)

(fortsat)

kommuner af tilsvarende størrelse. Dette har givet kommunen et "løft", der har været til gavn for alle borgere, men det bortforklarer ikke, at der har været tale om ekstraordinære investeringer i skoler og institutioner, der vil blive overflødige i tilfælde af en ændret status for flyvestationen.

Kompensation for statslige beslutningers konsekvenser for et lokalsamfund.

Mellem regeringen og Kommunernes Landsforening er der indgået en aftale om "det udvidede totalbalanceprincip", hvorefter lovændringer, der berører byrdefordelingen mellem stat og kommuner, reguleres via de såkaldte bloktilskud. Principielt skulle denne ordning sikre kommuner udgiftsneutralitet i forhold til lovændringer, men der kan være tilfælde, hvor ændringerne rammer skævt, og her har man i visse tilfælde ydet en særlig kompensation. Da man om lagde de sociale refusioner, satte man en grænse på 0,3 skattepoint, som den ekstra byrde en kommune måtte tåle uden særlig kompensation.

Dette er en målbar og definerbar størrelse, der burde bringes i anvendelse i den aktuelle situation. Principielt må det dog være sådan, at statslige myndigheder kan foretage rationaliseringer, effektiviseringer og besparelser uden, at dette skal resultere i fuld kompensation for de berørte lokalsamfund. Ellers opnår man ikke den tilstræbte gevinst.

Dette synspunkt har imidlertid kun gyldighed, så længe det drejer sig om foranstaltninger, der rammer bredt, eller er af mindre betydning for det berørte lokalsamfund. I den konkrete sag er der dog tale om, at et lokalsamfund på 6.650 indbyggere alene kommer til at bære byrden af en foranstaltning, der vedrører hele landet.

Derfor kunne det være relevant eksempelvis at anvende de omtalte 0,3 skattepoint som en konkret målestok, idet man her vil være i stand til at foretage relevante og saglige sammenligninger lokalsamfund imellem.

Tilsvarende kunne man sætte konkrete grænser for påvirkningens omfang på områderne antal arbejdspladser, arbejdsstyrke, ledighedstal og omsætningsnedgang.

Ved at inddrage disse faktorer kunne regering og folketing træffe en principiel beslutning om, hvor store byrder man kan påføre et lokalsamfund uden at kompensere.

For det enkelte lokalsamfund ville det være særdeles værdifuldt med en sådan principbeslutning, idet man derved havde mulighed for på et nøgternt grundlag at vurdere, hvorvidt der er grundlag for kompenserende foranstaltninger eller ej.

Sammenligningsgrundlag.

Ved at benytte de ovennævnte faktorer er der også mulighed for at drage sammenligninger på et sagligt grundlag og på et grundlag, som de berørte lokalsamfund selv kan kontrollere men alligevel ikke kan påvirke i den konkrete situation.

(fortsat)

I vedlagte 3 bilag er der foretaget sådanne sammenligninger mellem Aalborg og Karup kommuner. Essensen af disse sammenligninger fremgår af efterstående skema:

Konsekvenser af ændret status for flyvestationen.

	Karup kommune	Aalborg kommune
Procentvis reduktion antal arbejdspladser	- 22,45%	- 0,8%
Procentvis forøgelse antal ledige	+ 50%	+ 1,6%
forøgelse af ledig- hedsprocent	+ 4,8%	+ 0,3%
procentvis reduktion af skatteindtægter	- 7,95%	- 0,56%
nødvendig kompense- rende skatteforhøjelse	+ 1,7%	+ 0,1%

Der er ikke noget overraskende i disse oplysninger, idet påvirkningen for et lille samfund med 6.650 indbyggere vil være voldsom i forhold til den samme påvirkning for et større samfund med 155.660 indbyggere.

Forsvarets behandling af spørgsmålet.

Selv om det måske kunne være fristende har Karup kommune afholdt sig fra at kommentere forsvarsfaglige emner omkring operative og logistiske forhold. Det er dog registreret, at man fra forskellige kompetente kilder har slået fast, at der principielt ikke er forskel på de to flyvestationer, hvad angår det operative og driftsmæssige.

Aalborg har i sin argumentation inddraget et beløb på 100 millioner kroner, som en ekstraordinær udgift i fald F-16 eskadrillerne skal flyttes til Karup.

Karup kommune er vidende om, at man fra faglig side må betvivle lødigheden af dette tal, men herudover har kommunen ikke mulighed for at forholde sig til denne oplysning. Imidlertid beder kommunen om, at denne oplysning må blive grundigt analyseret, hvis den stadig figurerer i den nedsatte styringsgruppes arbejdsmateriale.

I det omfang det er muligt vil kommunen iøvrigt bede om at blive bekendt med styringsgruppens afsluttende arbejde for om muligt at kommentere dette, inden der træffes endelige beslutninger om flyvestationens fremtidige status.

Afsluttende bemærkning.

Jeg beder om, at de her anførte synspunkter må indgå i overvejelserne inden, der træffes beslutning i sagen. Omkring mit forslag til "grænsefastsættelser" på konkrete områder vil jeg rette henvendelse til Indenrigsministeren, Folketingets Kommunaludvalg og Kommunernes Landsforening, idet jeg mener, at det kan være af interesse for andre kommuner. Om sammenligninger i den konkrete sag mellem Aalborg og Karup kommuner kunne man inddrage Amtskommunernes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF) for at sikre en neutral bedømmelse.

Med venlig hilsen
Kjeld Merstrand

Anslået skattetab.

	Karup	Aalborg
Antal arbejdspladser	241	400
Gennemsnitsindkomst	191.911	194.911
Indkomst ialt	46.250.511	77.964.400
Indkomst multiplikater 1.3	60.125.664	101.353.720
Udskrivningsgrundlag/bruttoindkomst	0,5619	0,5785
Til beskatning	33.784.611	58.633.127
Skatteprocent	19,6	20,7
Skattetab	6.621.784	12.137.057
Skatteudskrivning budget 1990	83.280.000	2.176.800.000
Skattetab i procent	7,95	0,56
Skatteforhøjelse for at kompensere tabet	1,7	0,1
Skatteprocent herefter	21,3	20,8

Gennemsnitsindkomst er lidt højere i Aalborg p.g.a. højere stedtillægssats.

Udskrivningsgrundlag/bruttoindkomst er taget fra Kommunalstatistiske meddelelser 2/1990. Budgetteret skatteudskrivning 1990 er taget fra kommunalstatistisk meddelelser 2/1989.

Det vil her være naturligt at sætte en skatteforhøjelse på 0,3%, som grænse for kompenserende foranstaltninger, idet dette tal tidligere har været anvendt af indenrigsministeriet.

Antal arbejdspladser i lokalområdet.

	Karup	Aalborg
Antal arbejdspladser (1988)	3.875	88.031
Reduktion ændret status flyvestation	870	700
Arbejdspladser herefter	3.005	87.331
Procentvis reduktion	22,45	0,80

Her kunne man sætte 2,5% som mål for den reduktion i antal arbejdspladser som man måtte tåle uden kompensation.

Hvis statslige myndigheder skal have dispositionsmuligheder i forhold til et lokalsamfund kan tallet ikke sættes lavere.

2,5% ville for Karup betyde ca. 100 mistede arbejdspladser uden kompensation og for Aalborg 2200.

kjm
16.12.91

Påvirkning af ledighedstal.

Udgangssituation.

	Karup	Aalborg
Arbejdsstyrke (1989)	3.695	83.185
Gns. antal ledige	308	11.936
Ledighed i pct. af arbejdsstyrken	8,3	14,3

Beregning af øget ledighed som følge af aktivitetsændring på flyvestationen.

Det vil under alle omstændigheder være vanskeligt at bedømme konsekvenserne for ledigheden, men grundlaget for Aalborg kommunes beregninger er ikke holdbart, idet man ser helt bort fra, at de militært ansatte ikke går ud i ledighed men forflyttes. Denne andel vil således ikke påvirke ledighedstallet bortset fra det fåtal der vil vælge ledighed fremfor forflyttelse.

For de civilt ansatte er forholdet mere "normalt", idet de vil påvirke ledighedstallet og her har Karup kommune en langt større andel end Aalborg.

Der er en anden forudsætning i Aalborgs beregninger, der kan sættes spørgsmålstegn ved. Man antager at kun 50% af de afskedigede vil blive ledige. Denne antagelse er sandsynligvis rigtig og måske vil det endda være færre end 50% der bliver ledige fordi kvalifikationsniveauet er højt, men med mindre der skabes andre og nye arbejdspladser i området vil det blot resultere i at andre presses ud i ledighed.

I det efterfølgende er det antaget at mindst 90% af militært ansatte vælger forflyttelse fremfor ledighed. Det er endvidere antaget at de ledigblevne for 90% vedkommende vil resultere i en øget ledighed. Fordelingen mellem militært og civilt ansatte er skønsmæssigt fastsat men fordelingen vil være meget tæt på de faktiske forhold.

	Karup mil. civ.		Aalborg mil. civ.	
Reduktion ialt	585	285	630	70
Kommunens andel	162	79	360	40
Vælger forflyttelse (90%)	146	0	324	0
Påvirker ledighedstal total	16	79	36	40
	95		76	
Arbejdsstyrke (1989)	3695		83185	
Reduktion ved ændring	146		324	
Arbejdsstyrke herefter	3549		82861	
Aktuel ledighed	308		11936	
Ledighed ændret status (90%)	85		68	
Antal ledige herefter	393		12004	
Ledighedsprocent (reduceret arbejdsstyrke)	11,1		14,5	
Afledt ledighed (1,3 pr. arbejdsplads)	72		120	
Antal ledige herefter	465		12124	
Ledighedsprocent (reduceret arbejdsstyrke)	13,1		14,6	

Hvis man her anvendte 10% som en grænse for forøgelsen af antal ledige uden iværksættelse af kompenserende foranstaltninger ville det for Karup betyde en forøgelse med 31 ledige uden kompenserende foranstaltninger iværksættes og for Aalborg 1194.

I den aktuelle situation vil antallet af ledige i Karup øges med 50% og i Aalborg med 1,6%. Ledighedsprocenten ville i Karup gå op med 4,8% og i Aalborg med 3 promille.

Den direkte sammenligning som Aalborg har foretaget er mere misvisende end retvisende. Hertil kan endvidere tilføjes at Karup har øget sin erhvervs- og beskæftigelsesindsats med et beløb der svarer til 0,5 skattepoint. Det har medført en væsentlig nedgang i ledighedstallene. Dette forhold bør ikke komme kommunen til skade når der skal træffes beslutning om flyvestationens fremtidige status.



Pressemeddelelse

Ændring af status for enten Flyvestation Karup eller Aalborg.

I de aktuelle drøftelser om udmøntning af et forsvarsforlig er det endnu uafklaret, hvilken flyvestation der skal ændre status til deployeringsflyvestation. I forsvarskommissionens beretning "Forsvaret i 90'erne" er det forudsat, at man udover operative og logistiske hensyn skal tage hensyn til konsekvenserne for de berørte lokalsamfund, inden en endelig beslutning træffes.

Derfor har Karup kommune allerede i foråret 1990 udarbejdet en rapport, der påviser en række uheldige konsekvenser for lokalsamfundet, hvis flyvestationen ændrer status. Det har været et absolut krav i argumentationen, at enhver oplysning skulle kunne dokumenteres, og endvidere har man undladt at drage sammenligninger med andre kommuner.

Nu har Aalborg kommune udarbejdet en redegørelse med Aalborg-områdets synspunkter, og har forelagt disse for Forsvarsministeren og Forsvarsudvalget. Der er her draget sammenligninger med Karup kommune. Det har Karup kommune ingen indvendinger imod, når blot det sker på et sagligt og dokumenterbart grundlag. Det er imidlertid ikke tilfældet, og derfor har kommunen set sig nødsaget til at rette henvendelse til Forsvarsministeren og Forsvarsudvalget med en påvisning af de reelle forskelle de to kommuner imellem. Sammenligningen af disse informationer er anført i efterfølgende skema:

Konsekvenser af ændret status for flyvestationen.

	Karup kommune	Aalborg kommune
Procentvis reduktion antal arbejdspladser	- 22,45%	- 0,8%
Procentvis forøgelse antal ledige	+ 50%	+ 1,6%
forøgelse af ledig- hedsprocent	+ 4,8%	+ 0,3%
procentvis reduktion af skatteindtægter	- 7,95%	- 0,56%
nødvendig kompen- sation af skatteforhøjelse	+ 1,7%	+ 0,1%

*Skal det have nogen som helst mening at tale om hensyn til lokalsamfundet, kan ovenstående kendsgerninger ikke efterlade nogen tvivl om den endelige beslutnings udfald.

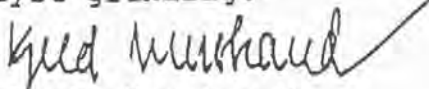
Tilbage står de operative og logistiske forhold, hvor det er en fastslået kendsgerning, at der ikke driftsmæssigt eller operativt er forskel på de to flyvestationer. En miljømæssig analyse vil endvidere falde ud til Karups fordel. Nu har Aalborg anført, at det vil koste cirka 100 millioner kr. at flytte F-16 eskadrillerne til Karup. Der er her tale om et vildt overdrevet tal, der slet ikke tåler en nærmere analyse.

(fortsættes)

(fortsat)

Endelig anfører man, at Karup har fået 12 millioner fra EF til etablering af 25 nye arbejdspladser. Det er både rigtigt og meget tilfredsstillende, men det skal ses i lyset af den kendsgerning, at Karup allerede nu har mistet over 200 arbejdspladser, hvor Aalborg ikke har mistet nogen. Karup kommune er iøvrigt yderst tilfreds med de seriøse og ihærdige bestræbelser, der er gjort fra både Forsvarsministeriet og Flyvematerielkommandoen for at skaffe nye arbejdspladser til området.

Karup kommune ser fremtiden i møde med sindsro, idet det anses for givet, at den endelige beslutning om flyvestationens fremtid træffes på et nøgternt og fuldt oplyst grundlag.


Kjeld Merstrand