

[Boligministeren]

spørgsmål. Det, jeg prøvede at påvise, var i hvert fald, at hvis man blot fortsætter den årrække, der har været tale om, et år eller to frem, så vil det højst sandsynligt give et helt, helt andet resultat.

Må jeg sige til hr. Torben Lund, at der i dag også er fremsat lovforslag om ændring af boligstøttelovgivningen, så det får vi rig lejlighed til at diskutere, når lovforslaget bliver behandlet i næste uge.

Boligbehovet mener jeg nu jeg var inde på. Jeg mener også, at vi i de vurderinger, vi foretager, og i de lovforslag, vi kommer med, forsøger at tage hensyn til den forventede udvikling. Jeg vil gerne pege på, at vi jo både i forbindelse med byfornyelseslovgivningen og i forbindelse med ældreboliglovgivningen nu gerne vil gøre noget ekstra i forbindelse med byfornyelsen, således at vi kan få forbedret en lang række af de mindre lejligheder, hvor ældre bor. Jeg synes som hr. Torben Lund, at det er meget beklageligt, at der er så stor en del af de ældre her i samfundet, der bor under sådanne omstændigheder, at de faktisk ikke har mulighed for at komme ud eller komme på gaden, og det er jo en af de ting, vi gerne vil have med i forbindelse med det lovforslag, som er fremsat i dag. Det har vi også peget på i redegørelsen, så vi er i hvert fald opmærksomme på, at der er ændringer i de forskellige boligbehov. Det gælder også i forbindelse med udviklingen i familiemønstret, og det er jo en af grundene til, at vi ikke mener, der er behov for de meget store familieboliger inden for den almennyttige sektor. Der er behov for mindre og mindre enheder og placeret på de rigtige steder.

Med hensyn til ændringer i kvoterne blev der sagt, at det udelukkende er den almennyttige sektor, der skal holde for. Det er jo altså heller ikke helt rigtigt, for nu foreslår vi, at vi dropper de lette kollektivboliger og ændrer dem til den nye ældreboligform. Og sidste år havde vi også en ændring i nedadgående retning i antallet af andelsboliger, så heller ikke det postulat holder.

(Kort bemærkning).

Pelle Voigt (SF):

Vi kunne gøre debatten her umådelig meget længere og umådelig meget mere trætteude, hvis vi gentog alle de spørgsmål til bolig-

ministeren, som er stillet heroppefra, og som boligministeren ikke har svaret på.

Det vil jeg ikke gøre, men jeg vil gerne gentage ét af spørgsmålene, som jeg så til gengæld forventer at få et rimeligt svar på. Det gælder noget, som ikke omtales i redegørelsen overhovedet, hvilket bekymrer mig en hel del: har man i boligministeriet eller har boligministeren nogen som helst planer om at løse det problem, at ikke blot privat udlejningsbyggeri, men også og især nyt almennyttigt byggeri efterhånden er så dyrt, at almindelige mennesker ikke har råd til at bo i det?

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 136:

Forslag til lov om uddannelse af erhvervspiloter.

(Fremsat 22/1 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Olsen (S):

Baggrunden for lovforslaget er, at der er opstået knaphed på piloter, og at denne knaphed måske i særlig grad rammer forsvaret.

Når der er opstået knaphed på piloter, skyldes det bl.a., at de prognoser, man har haft på området, ikke har holdt stik. Og når det i særlig grad rammer forsvaret, hænger det dels sammen med, at den offentlige lønpolitik efterhånden har ført til sådanne afstande imellem lønningerne i det private erhverv og lønningerne i det offentlige, at det trækker folk væk fra det offentlige, dels også – efter det for mig oplyste – sammen med, at man fra de planlæggende myndigheder inden for forsvaret i 1984 tilkendegav, at der kunne blive tale om afskedigelser, og at folk derfor frivilligt af frygt for afskedigelser søgte væk fra forsvaret.

All right, hvad skal der så gøres ved det? Der er mange ting, der kan gøres, men generelt vil der være brug for at uddanne flere piloter, og da det er ganske dyrt at uddanne folk som militære piloter, er tanken om en

[Erling Olsen]

civil pilotuddannelse kommet op igen og tanken om at lade den finansiere ved bidrag fra luftfartsselskaberne.

Vi vil godt kigge fordomsfrit på dette i udvalget, men vi er ikke sikre på, at lovforslaget i den foreliggende form er den helt rigtige løsning. Vi er bange for, at man med det, der er lagt op til, kommer til at lave en andenrangsuddannelse, og at man på denne måde vil se, at luftfartsselskaberne alligevel vil foretrække de militært uddannede piloter. Vi tror, at man har grund til at se denne model i forbindelse med en række andre modeller under udvalgsarbejdet.

Det var, hvad jeg skulle sige på mit partis vegne og på mit partis ordførers vegne, idet hr. J. K. Hansen, der er ordfører på denne sag, desværre ikke har mulighed for at være til stede i dag.

Per Stig Møller (KF):

Jeg vil godt starte med at sige til hr. Erling Olsen, at lovforslaget jo netop bygger på at skulle sikre, at man ikke får en andenrangsuddannelse ud af det. Det skal vi naturligvis alle sammen være bekymrede for, for så hjælper det ikke ret meget; så trækker man det samme sted fra.

Men jeg ser netop, at det foreslåede navn, hvor flyselskaberne får en væsentlig indflydelse, kommer til at sikre en uddannelse, som gør, at man ikke skulle få behov for at hente det militære personel over. For som hr. Erling Olsen meget rigtigt påpegede, er det jo meningsløst at have en uddannelse, der er ti gange dyrere end nødvendigt.

Derfor finder vi, at undervisningsministerens forslag er et konstruktivt forslag. Det løser problemer i forhold til forsvaret, som ikke kan leve med den pilotflugt til de civile flyselskaber, som finder sted, og det løser problemer for flyselskaberne, som hidtil har hentet personale på en uhensigtsmæssig måde.

Det er godtgjort, at der vil ske en 4 pct.s udskiftning af piloterne årligt i de civile selskaber, og skal disse hentes fra militæret, vil vi ikke være i stand til at sikre vort luftforsvar.

Det er ligeledes godtgjort, at samfundet som sådant som nævnt bruger for mange penge ved at uddanne civile piloter på denne facon. Der er ikke nogen grund til denne

samfundsmæssige ødselhed, blot fordi vi ikke har skabt en speciel uddannelse for disse erhvervspiloter. Da forsvaret ligger inde med viden og faciliteter til brug for den praktiske uddannelse, er det rigtigt som foreslået at inddrage forsvaret i arbejdet med den nye skole for luftfartsuddannelser, ligesom det er rigtigt, at denne kan indgå aftaler med en eller flere eksisterende flyveskoler, mens den selv tager sig af den teoretiske uddannelse.

Jeg finder også, at ministeren har haft en heldig hånd ved at oprette et navn og henlægge uddannelsen til undervisningsministeriet, hvorunder også de øvrige erhvervsuddannelser hører, og jeg tror, at flyselskaberne må have stor interesse i den nævnskombination, og netop på grund af den finder jeg egentlig også, at den specielle finansiering, som er foreslået, er rimelig.

Vi regner med, at dette forslag vil være en betydelig fordel for den civile luftfart, samtidig med at det sikrer flyvevåbnets kapacitet i fremtiden, og vi skal i det konservative folkeparti anbefale det til vedtagelse og love ministeren den hurtige udvalgsbehandling, som han anmoder om.

Tørnæs (V):

Den omstændighed, at den civile lufttrafik har været ude i en sådan udvikling, at der er opstået et stort behov for piloter, er der jo i sig selv ikke noget galt i. Problemet er blot, at de piloter, der er behov for, i stor udstrækning og næsten udelukkende har kunnet rekvireres fra militæret. Når man samtidig ser på, at en militær pilotuddannelse koster ca. 10 gange så meget, som uddannelsen af en civil pilot vil koste, er der jo klare og indlysende argumenter for, at der etableres en egentlig uddannelse af erhvervspiloter.

Vi mener også, at den måde, lovforslaget er bygget op på, med at der nedsættes et navn, hvor de koncessionerede luftfartsselskaber er repræsenteret, er en rigtig måde at sikre, at der bliver ført tilsyn med denne uddannelse. Vi finder også, at den måde, hvorpå man dækker omkostningerne i forbindelse med denne uddannelsesform, er rigtig. Vi mener, at det vil være til gavn for hele den civile luftfart, at man hermed får en uddannelse af de piloter, der måtte være behov for.

Vi kan således fra venstres side give fuld tilslutning til lovforslaget.

Stillinger (SF):

Uddannelsen af piloter til den civile lufttrafik har stort set været foretaget af forsvarret. De få civilt uddannede erhvervspiloter har måttet investere ca. en kvart million kroner for at opnå deres D-certifikat, som giver dem ret til at flyve som luftkaptajner i den civile luftfart, og dette forhold er helt klart og har helt klart været urimeligt. Ikke så meget for de velhavende unge mænd, som har råd til denne investering, men mere urimeligt af hensyn til de mange unge mennesker, som ikke har haft råd til at tage denne uddannelse. Derfor har uddannelsen af de civile luftfartsselskabers piloter stort set været betalt af de danske skatteydere.

Det at uddanne en militær kampflypilot er en særdeles bekostelig affære. Det er en udgift for samfundet i millionklassen, som vi har hørt, og det for hver enkelt pilot.

Hidtil har de civile flyselskaber altså rekrutteret langt størstedelen af deres piloter fra forsvarret, men dette nye lovforslag åbner nu en mulighed for at uddanne civile erhvervspiloter, og det finder SF er en god idé af flere grunde.

For det første finder vi, at det er særdeles udmærket, at så meget som muligt af den militære islat fjernes fra pilotuddannelsen. For det andet finder vi det glimrende, at de civile flyselskaber er med til at finansiere uddannelsen af de piloter, som de selv bruger. Og for det tredje finder vi det betryggende, at ansvaret for uddannelsen ligger hos skolen for luftfartsuddannelserne og ikke hos hverken de civile flyselskaber eller hos forsvarret. Det regner vi med betyder en ensartet uddannelse af en høj kvalitet, høj standard, og vi er ikke umiddelbart angst for, at det kan blive andenrangspiloter, ligesom socialdemokraterne er det. Det er i hvert tilfælde billigere, end det er i dag, og det synes vi også for det fjerde er en god ting.

Så ville jeg godt spørge undervisningsministeren, om det er rigtigt, som man har læst i avisen – om han kan af- eller bekræfte det – at man er ved at lave en aftale med SAS om, at SAS ikke ansætter forsvarspiloter fremover, hvis dette lovforslag kommer igennem. For hvis man gør det, er det jo ikke særlig heldigt, fordi piloterne så bare ville rejse til udlandet og dermed altså tømme Danmark for forsvarspiloter.

Den eneste betænkelighed, vi har ved selve forslaget, er, at lovforslagets § 2 nævner, at den elementære del af uddannelsen er placeret hos forsvarrets flyskole. Vi ser egentlig gerne, at den bliver placeret på en civil flyveplads, ikke blot fordi Avnø, hvor den elementære uddannelse skal foregå, ikke er velegnet som uddannelsescenter, men også fordi det, som man i luftfartskredse kalder »det civile flymiljø«, overhovedet ikke findes på en militær græsplæne ved Avnø.

Men alligevel hilser SF lovforslaget med tilfredshed, og vi kan umiddelbart støtte de intentioner, der ligger bagved.

Estrup (RV):

Det er jo ikke nogen helt almindelig videregående uddannelse, vi har med at gøre her, og i det lys skal man også se det radikale venstres holdning til lovforslaget. Det er vel sjældent, at vi har en uddannelse, der skal have så lille et optag og har så få aftagere og samtidig er så dyr pr. næse.

Jeg synes, at det er en fornuftig ting, at man nu øger udbuddet af erhvervspiloter, og i den forbindelse må man nok sige, at det kan også være rimeligt, at man fraviger et ellers normalt ønske om, at videregående uddannelser faktisk er finansieret af det offentlige. Her gør der sig ganske specielle forhold gældende.

Vi er lidt i tvivl om i det radikale venstre, hvad prognosegrundlaget for denne uddannelse egentlig er. Vi har godt set, hvad optagelsestallet er anslået til, men vi har ikke fået ret meget materiale til at vurdere, om det nu er nødvendigt at få denne uddannelse igennem med så kort varsel, som der her er tale om. Det vil vi gerne have undersøgt i udvalgsarbejdet. Og selv om jeg ser, at ministeren altså ønsker, at loven skal træde i kraft allerede pr. 1. april 1986, så synes jeg, vi bør se, hvad det egentlig er, vi sætter i søen her, og prøve på at få et overblik over, om det nu er nødvendigt.

For os er det helt afgørende, at man – hvis man går ind i dette forslag – får bygget en uddannelse op, der har en tilfredsstillende kvalitet. Derfor vil vi også godt vurdere, om der nu virkelig skal afskæres så klart fra rekrutteringen fra forsvarret. Man kunne jo sige, at det var næsten umenneskeligt at afskære piloter i forsvarret fra at komme ud i en

[Estrup]

civil tjeneste. Det vil vi gerne være med til at vurdere under udvalgsarbejdet, men jeg kan ikke love, at vi kan overholde fristen pr. 1. april.

Bente Juncker (CD):

Vi har igennem nogen tid kunnet konstatere, at flyvevåbnet har fået problemer på grund af for stor afgang af piloter til luftfartsselskaberne. Samtidig ved vi, at det samlede behov for piloter vil stige, og med baggrund heri er det nødvendigt at foretage sig noget, som dels kan dække de faktiske fremtidige behov og dels samtidig kan sikre, at flyvevåbnet ikke svækkes. Det ønsker vi i hvert fald ikke i CD.

Der er for den elementære praktiske dels vedkommende sammenfaldende ønsker om uddannelsens indhold hos forsvaret og luftfartsselskaberne. Forslaget løser dette ved, at forsvarets flyveskole skal klare denne del af uddannelsen for både forsvarets egne piloter og de kommende erhvervspiloter. Skolen for luftfartsuddannelserne skal så løse opgaverne vedrørende den teoretiske undervisning.

Centrum-demokraterne finder denne model velegnet, og vi kan tilslutte os lovforslaget.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Det kan være helt udmærket at etablere en civil pilotuddannelse, og det er da også helt fint, hvis det kunne få den virkning, at der så skulle bruges færre penge til at uddanne folk inden for forsvaret til krigslegetøjet, for det er da fjollet, som det er blevet sagt af andre, at bruge en stor sum penge til at uddanne piloter i forsvaret, når de så bagefter ikke bruger uddannelsen specielt længe, fordi de går ud og arbejder uden for forsvaret. Så selve ideen kan lyde ualmindelig fornuftig.

Luftfartselskaberne skal dække udgifterne ved erhvervspilotuddannelsen, og det er jo også rigtigt, at der er tale om en meget begrænset og veldefineret kreds af aftagere af piloter, nemlig luftfartsselskaberne. På en måde kan der såmænd være noget sympatisk i, at de så selv skal betale for uddannelsen. Hvis det kun drejede sig om SAS, kunne man vel også sige, at det bare var at tage af den ene offentlige kasse og give til den anden offentlige kasse. Men vi er nu lidt bange for, hvilken praksis det kan føre med sig,

hvilken glidebane der bliver tale om. Hvilke andre uddannelser vil man så på et tidspunkt kunne sige kun har en begrænset aftagerskare, og at aftagerskaren så selv må betale for uddannelsen?

I bemærkningerne står der, at luftfartsselskaberne til gengæld får stor indflydelse på udvælgelsen af eleverne og uddannelsens indhold og struktur. Det er vi også noget betænkelige ved. Man kan sige, at det selvfølgelig er luftfartsselskaberne og måske især SAS, der har forstand på at flyve, men vi mener nu nok, at det må være det offentlige, der bestemmer indholdet i uddannelserne, selvfølgelig i samråd med dem, der har ekspertisen. Men hvad betyder stor indflydelse i forhold til det, der er normalt? Hvor meget større skal den være?

Vi er heller ikke specielt glade for, at personer, som på privat basis har opnået B 1-certifikat, skal kunne blive piloter, hvis de indgår i den ny uddannelse II's sidste faser og består en optagelsesprøve. Det er nok, fordi vi ikke ved nok om det. Vi vil gerne have opklaret under udvalgsarbejdet, om de kan blive tilstrækkelig kvalificeret på den måde.

Til slut skal jeg sige, at vi går imod ethvert regeringspålæg om, at SAS skulle undlade at ansætte flere piloter fra flyvevåbnet. Prognosegrundlaget, som hr. Estrup var inde på, ændrer sig utrolig hurtigt, for i 1984 blev SAS åbenbart tigget og bedt af forsvaret om at tage piloterne. SAS skulle ved udgangen af 1985 ansætte 28 militære piloter, som forsvarsministeren på daværende tidspunkt mente at man ville få i overskud. Til dato har man kun ansat 16 af dem, det vil sige, at man på det tidspunkt har lavet en helt anden prognose end den, man laver nu. Hvilken en af dem er så rigtig?

Vi går altså imod, at man pålægger nogle folk, at de ikke må arbejde andre steder end i forsvaret. Man kan sige, at jo færre, der er i forsvaret, jo mindre kan man egentlig bruge det krigslegetøj, der er dér.

Pia Kjærsgaard (FP):

Jeg mener, der er god mening i at fremsætte dette lovforslag, som undervisningsministeren har gjort. Uddannelsen af piloter til forsvaret er jo en bekostelig affære. Og den fragang af piloter, der har fundet sted i den

[Pia Kjærsgaard]

senere tid, kan ikke fortsætte, medmindre de luftbårne styrker skal ende som fodtuder.

En pilotuddannelse til 10 mill. kr. – for det må jo være det, det koster at uddanne en pilot til forsvaret – er ikke penge, der skal foræres den civile lufttrafik. Det kan forsvaret og den civile trafik ikke være tjent med.

Ifølge ministerens regnestykke vil en civil pilot kunne uddannes for 1–1,3 mill. kr., og det er jo en helt anden snak. At en militærpilot er 9 mill. kr. bedre end en civil pilot, kan jeg dog næppe tro. Det rejser det spørgsmål, om det er rimeligt, at det koster så mange penge at udanne en militær pilot. Hvilke overvejelser har man gjort sig om dette beløb? Og det er selvfølgelig forsvarsministeren, jeg retter dette spørgsmål til.

Når jeg før sagde, at civilluftfarten ikke kan være tjent med at få piloter til 10 mill. kr. stykket, skyldes det, at disse penge tages fra de indkomne skatter. Ved at ansætte piloter, der er uddannet efter forslaget, spares der tilsvarende ca. 9 mill. kr. pr. pilot. Da man forventer, at 30–40 af hvert årlige hold gennemfører uddannelsen om året, taler vi om en besparelse på mindst 270 mill. kr. Det er efter mit eget køkkenregnskab da også en slags penge.

Der foreligger ikke nogen endelig afklaring af, hvem der skal betale for disse nye uddannelser. Luftfartsselskaberne siger, det er staten, mens ministeren mener, det er luftfartsselskaberne. Det må naturligvis være det sidste, der er det rigtigste.

Jeg kan da godt se, at luftfartsselskaberne ikke er interesseret i at skulle slippe 1–1,3 mill. kr. for at få piloter uddannet, som man ønsker, men omvendt må det være dem, der skal bruge piloter, der må betale for uddannelsen.

Dette rejser det spørgsmål til undervisningsministeren, om han mener, at denne uddannelse vil bremse afgang fra flyvevåbnet, og hvis ja, hvorpå han bygger det. Vil man træffe specielle foranstaltninger over for flyvevåbnets personale for at holde på det? Skal de eventuelt tilbydes højere løn?

Et sidste spørgsmål til forsvarsministeren skal jeg lige have med: hvad er omtrent størrelsen af de udgifter, som forsvarsministeren skal afholde? Der står i lovforslaget, at det er en mindre udgift, men da de udgifter, vi hidtil har hørt om vedrørende uddannelse, drejer sig om millioner af kroner, er det natur-

ligt at spørge, på hvilket niveau disse mindre udgifter befinder sig.

Undervisningsministeren (Bertel Haarder):

Jeg vil gerne ganske kort sige tak for den overvejende positive og meget forstående modtagelse, forslaget har fået.

Vi har et problem, og man kan diskutere, hvad der er årsagen dertil. Hr. Erling Olsen mente, det var den offentlige lønpolitik; i så fald er det især den lønpolitik, som foregik, mens han selv var minister, men det skal vi ikke skændes om; det afgørende er, at vi her har et problem, som vi må gøre noget ved. Det, der ligger på bordet, er et forslag, som sikrer en måde, hvorpå vi kan finansiere uddannelse af nogle flere piloter for lavere omkostninger, sådan at vi ikke skal spille så mange kostbart uddannede kamppiloter til formål, hvortil en billigere uddannelse er tilstrækkelig.

Der er stillet mange gode spørgsmål, og jeg vil gerne prøve at besvare dem så grundigt som muligt i udvalget i samarbejde med de to andre berørte ministerier. Nogle af dem ville det være direkte uklogt at besvare på indeværende tidspunkt, fordi vi jo ikke skal vække uro og skabe mere nervøsitet end højst nødvendigt på dette felt. Det afgørende er, at dette folketing handler hurtigt og siger: nu er vi klar med en ny uddannelse; herefter går det den rette vej med et mindre problem i stedet for det hidtil voksende problem. Det er det afgørende for tinget, og jeg vil gerne takke for, at tinget klart er villig til en hurtig ekspedition.

Forsvarsministeren (Engell):

Jeg skal ligesom undervisningsministeren henvise til, at vi får en omfattende udvalgsbehandling bagefter.

Fru Pia Kjærsgaard stillede et par enkelte spørgsmål, som jeg kort skal kommentere.

Det ene var spørgsmålet om, hvorfor regeringens tror, at man ved gennemførelsen af dette forslag kan holde på forsvarets egne piloter. Det hænger simpelt hen sammen med, at det samlede udbud af piloter i dag er for lille i forhold til den efterspørgsel, der er, og i og med at man får etableret en civil pilotuddannelse, der betyder, at det samlede antal bliver forøget, skulle der hermed være

[Forsvarsministeren]

en sandsynlighed for, at det pres, vi har oplevet på forswarets pilotområde, vil aftage.

Endvidere blev jeg spurgt, hvordan man sammenstikker de beløb, der er tale om for så vidt angår uddannelsen af forswarets piloter. Man kan selvfølgelig stille et sådant regnestykke op på mange forskellig måder. Når omkostningerne er høje ved uddannelse af forswarets piloter, hænger det bl.a. sammen med, at en stor del af uddannelsen foregår i USA – det er dér, man har faciliteterne og mulighederne for at gennemføre uddannelsen – og at der er tale om en uddannelse, hvor det materielle antal flyvetimer osv., der er forbundet med uddannelsens gennemførelse, er særdeles bekostelig.

Endelig spørger fru Pia Kjærsgaard, hvor stor en del af de omkostninger, der måtte være tale om i forbindelse med etableringen af uddannelsen, som forsaret skal dække. Det kan vi ikke sætte noget tal på, men det, der er afgørende i forbindelse med forslaget fremkomst, er, at vi får en uddannelse, der kvalitetsmæssigt er så god, at de civile flyveselskaber føler, at de piloter, der udgår fra denne uddannelse, lever op til de krav, de stiller. I den forbindelse kan det være en fordel, at forsaret, der jo har en ekspertise bl.a. i forbindelse med udvælgelsen af piloterne, bistår. Men vi taler som nævnt om begrænsede beløb, og jeg må også minde om, at vi i den aftale, der gælder om forswarets ordning for perioden frem til 1987, en ordning, der jo er indgået mellem de fire regeringspartier og socialdemokratiet, har fastsat, at forsaret alene skal uddanne piloter til eget formål, og det vil sige, at vi ikke har budgetteret i forsvarsforliget med større omkostninger til aktiviteter uden for forswarets område. Men forsaret har naturligvis en interesse i, at også den civile uddannelse bliver så god som muligt, og derfor vil vi da gerne bistå i opbygningsfasen inden for rimelige rammer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 65:

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en akademiingeniøruddannelse ved Odense teknikum.

Af Søgaard (S) m.fl.
(Fremsat 14/1 86).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Undervisningsministeren (Bertel Haarder):

Inden jeg kommer ind på selve forslaget, vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om Odense teknikums særlige forsøgsuddannelse, hvorpå de sidste studerende jo optages nu i januar måned.

Studenter og HFere, som søger optagelse på et teknikum, skal normalt gennemgå et helt års praktik, inden de kan gå i gang med selve det treårige teoretiske studium. Praktikåret består af et halvt års værkstedskursus på en teknisk skole efterfulgt af et halvt års erhvervspraktik i en erhvervs virksomhed.

På forsøgsordningen i Odense er dette hele års forudgående praktik erstattet af et halvt års praktik, som er lagt ind i studiets tredje semester. Værstedskursusperioden og erhvervspraktikperioden er her hver af kun tre måneders varighed.

Når vi nu har valgt at lade forsøgsordningen ophøre, er det ikke for at begrænse kvindernes muligheder – bestemt ikke – for at søge ind på ingeniøruddannelserne. Jeg vil ikke afvise, at forsøgsordningen procentvis har haft flere kvindelige studerende end Odense teknikums andre studieretninger, men man må huske på, at kvinderne stadig med et par enkelte undtagelser totalt set udgør under 10 pct. af de studerende, som optages på alle landets teknika, mod 13 pct. ved forsøgsordningen i 1985. Det er altså meget små talstørrelser, vi taler om.