

De ved havnen ansatte er henvist til en utidssvarende skurvogn. Havnens materiel (fejmaskine m.v.) er ligeledes placeret i en skurvogn. Etablering af en materielgård er derfor nødvendig.

50. Statens uddybningsmateriel.

0.4 Ny sandpumper.

Udgifterne andrager 6,5 mill. kr., 30,0 mill. kr. og 22,5 mill. kr. i 1984, 1985 og 1986.

0.5 Projektering af pramme.

Udgifterne andrager 0,4 mill. kr. i 1986.

0.6 Nye pramme m.v.

Udgifterne andrager 40,4 mill. kr. i 1987.

Statens uddybningsmateriels største skib, slæbesugerer »S/P Taurus«, som varetager den årlige oprensning af indsejlingerne til Esbjerg, Hanstholm og Hirsthals havne, er bygget i 1960. »S/P Taurus« er stærkt nedslidt, og vedligeholdelsesomkostningerne må forventes at ville stige kraftigt fremover. Skibet er derfor uøkonomisk i drift og samtidig ikke længere tidssvarende. Det foreslås derfor, at »S/P Taurus« udskiftes med en ny og tidssvarende slæbesuger. Det samme gælder for uddybningsmateriellets pramme.

Ad 2.04 Københavns lufthavnsvæsen.

Spørgsmål 1:

Der ønskes for de på finanslovsforslaget under § 2.01–2.05 opførte statsvirksomheder en redegørelse for, hvad der er foretaget for at nedbringe overarbejdstimeantallet, siden finansudvalget behandlede finanslovsforslaget for 1983, og i hvor stor udstrækning det er lykkedes at konvertere overarbejde til nye stillinger.

Besvarelse:

Under Københavns lufthavnsvæsen er overarbejdet inden for de enkelte funktionsområder fordelt på en række personalegrupper med forskelligt fagligt og organisationsmæssigt tilhørsforhold. Omfanget af overarbejde er derfor for den enkelte personalegruppe relativt begrænset sammenholdt med det antal timer, oprettelse af en stilling i givet fald vil lægge beslag på.

Hertil kommer, at den altovervejende del af overarbejdet under Københavns lufthavnsvæsen er af en sådan karakter, at det ikke på forhånd er muligt at forudse, hvornår eller i hvilket omfang behovet for overarbejde aktuelt indtræder, idet overarbejde i hovedsagen har sin baggrund i kravet om opretholdelse af drift af lufthavnen uden afbrydelser. Jeg kan herom henvise til min besvarelse af det af udvalget i brev af 5. september 1983 (BIL.NR. 16.128) stillede spørgsmål vedrørende årsagen til, at der i 1984 forventes 75.000 overarbejdstimer under Københavns lufthavnsvæsen.

Der er, som det bl.a. vil fremgå af min forannævnte besvarelse, ikke tale om en konstant daglig mængde overarbejde, hvilket som udgangspunkt må være forudsætningen for, at konvertering til nye stillinger kan komme på tale. Overarbejdets omfang varierer derimod ganske betydeligt bl.a. i takt med årstidernes skiften og den vekslende trafikintensitet på lufthavnen.

På denne baggrund har der ikke været grundlag for at nedbringe overarbejdstimetallet i forhold til forslag til finanslov for 1983, ligesom der heller ikke hidtil har været grundlag for konvertering af overarbejde til nye stillinger.

Jeg kan i øvrigt tilføje, at det i forbindelse med besvarelsen af nærværende spørgsmål er konstateret, at der ved budgetteringen af overarbejdsbetaling og det hertil svarende timeforbrug fejlagtigt er medtaget et særligt løntillæg til visse personalegrupper for almindelig