

[Ministeren for udenrigsøkonomi.]

Det glæder mig også at kunne finde tilslutning til min vurdering i Minavisen, hvor hr. Maigaards rådgiver fra Strasbourg netop giver udtryk for, at sagen først får væsentlig betydning, når 1976-budgettet skal vedtages.

Formanden:

Lidt mere ro i salen.

Maigaard (SF):

Vi kom i alt fald så langt, at ministeren fastholder den retsforordning, der ligger, og det er jeg glad for. Derfor skal jeg så spørge videre, hvordan det ligger med det såkaldte hollandske kompromis, som gik ud på, at hvis Europa-Parlamentet accepterede, at regionalfondene var obligatorisk de første tre år, så skulle den være ikke-obligatorisk fra 1978 at regne. Er dette kompromis bortfaldet med Parlamentets afstemning i sidste uge?

Ministeren for udenrigsøkonomi (Ivar Nørgaard):

Hr. Maigaard vil jo som medlem af Europa-Parlamentet vide, at Europa-Parlamentet ikke opfyldte den betingelse, der var opstillet som forudsætning for det kompromis. Derfor er dette kompromis selvfølgelig bortfaldet, og spørgsmålet står derfor fortsat åbent, hvordan det vil være efter disse tre års forløb.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Skriftligt besvarede spørgsmål.

Af **Kurt Hansen (VS)** til arbejdsministeren (21. april 1975):

„Hvordan vil ministeren forklare, at arbejdstilsynet ikke har grebet ind over for de forværrede arbejdsforhold for chaufførerne under HT-området, idet de allerede under de hidtidige arbejdsforhold har været hårdt belastet med invalidering og tidlig nedslidning til følge?“

(Spn. nr. 103).

Begrundelse.

Der er nu indført et nyt takstsystem. Hele Nordsjælland, Københavnsområdet og strækningerne ud til Roskilde og Køge inddeles i

takstzoner. Der bliver 95 i alt. Prisen er afhængig af, hvor mange zoner man skal igennem. Systemet er så indviklet, at der er tilfælde, hvor det er dyrere at køre den ene vej end den anden.

Der kommer nye poletssystemer: grundpoletter og tillægspoletter, grundbilletter og tillægstilletter og børnebilletter.

Alt dette medfører, at buschaufførerne nu skal administrere langt mere end tidligere. Der er blandt andet tale om, at chaufførerne skal medbringe diverse landkort, håndbøger og opslagsværker for at kunne betjene de rejsende korrekt. Skal køretiderne overholdes, vil det betyde et opskruet arbejdstempo.

Igennem en årrække har chaufførerne været udsat for stadig voldsommere rationaliseringer. For femten år siden var der tre mand til at betjene en sporvogn. I dag skal det hele betjenes af én mand, der både skal køre, billetterne og kontrollere; samtidig er trafikken i København blevet meget tættere.

For buschaufførerne betyder disse arbejdsforhold: stress, mavesår, kulilteforgiftninger og lignende.

Følgende er et eksempel på tiderne på en enkelt linie:

Der er 41 stoppesteder, der er ca. 30 lys-signaler, der er 48 minutter til at køre ruten igennem i myldretiden.

Dette vil altså sige, at der er lidt over ét minut til at køre fra et stoppested til det næste.

Arbejdsminister **Erling Dinesens** svar (2. maj 1975):

Det er af direktoratet for arbejdstilsynet oplyst, at man ikke har modtaget klager fra chaufførernes organisationer vedrørende arbejdsforholdene for chaufførerne i hovedstadsområdet.

Forbedring af forholdene for rutebilchauffører inden for HT-området måtte i forhold til arbejderbeskyttelseslovgivningen i det væsentlige bestå i regler om hviletid og pauser.

Der har været arbejdet med spørgsmålet om chaufførernes arbejdstid i et udvalg nedsat under direktoratet. Det måtte imidlertid i dette udvalg konstateres, at man ikke var i stand til at dokumentere, at chaufførernes arbejdstid havde en sådan længde, at den medførte sundhedsfare eller ulykkesrisiko.