

sådan pause, for hvis bussen er forsinket, trækker det blot fra i pausen. På samme måde sker det ofte, at den halve times pause ligger enten i begyndelsen af arbejdsdagen eller i slutningen af arbejdsdagen, hvilket i de værste tilfælde kan betyde, at der kører buschauffører rundt i mere end 7 timer uden pauser. På grund af trafikforholdene og trafiktætheden skulle det ligeledes ofte være tilfældet, at der end ikke er tid til at gå bussen igennem og skifte skiltene ved endestationerne. Et sådant arbejdsmiljø må alt andet lige gå ud over færdselssikkerheden.

Svar (26/6 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

I henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik varetager Hovedstadsområdets Trafikskelskab (HT) den almindelige rutekørsel med busser i hovedstadsområdet (HT-området). Det er således HT, der er ansvarlig for rutekørselens tilrettelæggelse i dette område.

Ministeriet har anmodet HT om en udtalelse i sagen, og HT har i denne anledning oplyst følgende:

»Indledningsvis skal nævnes, at HT udarbejder køreplaner og vejledende vognplaner for buslinierne, hvorefter driften af de enkelte linier gennem licitation udføres af entreprenører. Dette betyder, at buschaufførernes personaleplaner suverænt er entreprenørernes ansvar indenfor gældende overenskomster. Sådan må det forholde sig i en licitationssituation.

HT er således ikke arbejdsgiver for buschaufførerne og tilrettelægger i øvrigt heller ikke deres arbejde eller indgår overenskomster med chaufførernes organisationer.

HT har i udbudsmaterialet til entreprenørerne fremhævet følgende:

»HT skal i øvrigt henlede entreprenørernes opmærksomhed på, at Rutebilejernes Arbejdsgiverforening den 14.12.1994 har udsendt et cirkulære, hvori man bl.a. opfordrer medlemsvirksomhederne til at undgå lange vagter uden pauser samt at anvende overenskomstens pauser og delt tjeneste regler ud fra en hensigtsmæssig måde.

Endvidere har Arbejdstilsynet, Kreds København og Frederiksberg, i en henvendelse til HT af 24.8.1994 bl.a. peget på, at det er en entreprenørs ansvar at tilrettelægge arbejdet sådan, at chaufførerne får de pauser og ophold, som er

nødvendige for, at arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Arbejdstilsynet anfører endvidere, at det således ikke vil være i overensstemmelse med Arbejds miljøloven at betale sig fra pauser eller henlægge disse til slutningen eller begyndelsen af arbejdstiden.«

Det er ikke HT bekendt, at buschauffører i HT-området pålægges pauser i arbejdstidens begyndelse eller slutning, så der køres uafbrudt i den øvrige arbejdstid.«

Spm. nr. S 2540

Til trafikministeren (13/6 97) af:

Tom Behnke (FP):

»Er det korrekt, at HT udstikker så stramme køreplaner, at det ikke kan lade sig gøre at overholde tiderne i myldretiden, og at det betyder, at chaufførerne straks ved ankomst til endestationen skal vende og køre tilbage igen?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen til spørgsmål nr. S 2539.

Svar (26/6 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

I henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik varetager Hovedstadsområdets Trafikskelskab (HT) den almindelige rutekørsel med busser i hovedstadsområdet (HT-området). Det er således HT, der er ansvarlig for rutekørselens tilrettelæggelse i dette område.

Ministeriet har anmodet HT om en udtalelse i sagen, og HT har i denne anledning oplyst følgende:

»Det er ikke HTs opfattelse, at de af HT udarbejdede køreplaner betyder, at køretiderne ikke kan overholdes. Køretiderne tilpasses de varierende trafikale forhold, så der f.eks. er længere køretid i myldretiden end om aftenen. Bl.a. tillægges der 2-4 minutters ophold ved endestationer til udligning mv. Endvidere er der jævnligt en dialog mellem HT, entreprenører og tilidsfolk om køretiderne på de enkelte linier, som justeres, hvis der konstateres behov herfor. Det-