

[Miljøministeren]

modtage den halve mængde brændbart kemikalieaffald af, hvad man normalt kan klare.

Kommunekemi har prøvet at afhjælpe problemerne ved at leje eller købe ledig tankkapacitet, så de midlertidigt kan oplagre en del af det flydende kemikalieaffald. Miljøstyrelsen har så sent som den 22. februar 1988 godkendt et anlæg i Kalundborg til oplagring af affald. Godkendelsen har været højt prioriteret, og sagsbehandlingstiden i Miljøstyrelsen har kun været 14 dage. Desuden har Hovedstadsrådet netop godkendt et tilsvarende anlæg på Prøvestenen i København. De to anlæg kan tilsammen rumme 17.000 m³ flydende kemikalieaffald.

Det kemikalieaffald, der i dag ikke kan afleveres til de kommunale modtagestationer, vil normalt være oplagret på de virksomheder, der har produceret det pågældende affald.

Tilsynet med disse virksomheders oplagring af olie- og kemikalieaffald ligger hos de kommunale myndigheder. Jeg har derfor anmodet Miljøstyrelsen om at tage en drøftelse med Kommunernes Landsforening om dette spørgsmål, så det sikres, at oplagringen kommer til at foregå på en miljømæssigt forsvarlig måde.

Spm. nr. S 626

Til *arbejdsministeren* (19/2 88) af:

Glistrup (FP):

»Hvordan ligger det med paradoksproblemerne for chauffører i det storkøbenhavnske område?«

Begrundelse

Igennem en meget lang årrække er læserbrevkasselæsere stødt på nogenlunde enslydende indlæg fra vognmand Kurt Strack, der på overbevisende måde påviser something rotten i arbejdsløshedsunderstøttelsen til Storkøbenhavns chauffører.

Derimod har spørgeren ikke bemærket noget svar til Strack. Nysgerrigheden vokser derfor om, i hvilket omfang manden har ret. Det vil svaret på nærværende spørgsmål forhåbentlig slå krystalklart fast.

For fuldstændighedens skyld bringes følgende citat fra et typisk Strack-læserbrev (i Jyllands-Posten 30. november 1987):

»Måned for måned opgør Chaufførernes Fagforening i København dens ledighedstal i bladet Chaufføren. I november f.eks. 300 ledige chauffører.

Det kan imidlertid samtidig konstateres, at der på en del chaufførområder i hovedstadsområdet hersker en betydelig mangel på chauffører.

For eksempel er det alment kendt, at HT på grund af mandskabsmangel gang på gang må aflyse planlagte ture.

I hyrevognserhvervet er der nøjagtig den samme mangel på chauffører. Vognmændene kappes indbyrdes om at kapre de få ledige folk, der er på markedet.

Ved et eventuelt ansættelsesforhold er det således den nyansatte, der fuldstændig selv kan bestemme sin arbejdstid.

Indtjeningsmulighederne ligger på den rigtige side af 160.000 kr. pr. år.

Gang på gang oplever man, at når en ansat har været i arbejde i nøjagtig ni måneder, anmoder han om at blive fyret, skønt den da ledige plads ikke kan genbesættes.

En vægning fra arbejdsgiverens side om at udfylde et tidsskema til fagforeningen for, at den pågældende kan få understøttelse, bakkes op af politiet og takseres med en bøde på 2.000 kr.

Undertegnede har tidligere pr. korrespondance gjort vor arbejdsminister, Henning Dyremose, opmærksom på denne ovennævnte utålelige tilstand.

Ministeren svarede mig, at han havde anmodet Arbejdsdirektoratet om at undersøge sagen, hvorefter jeg intet har hørt.«

Svar (26/2 88):

Arbejdsministeren (Henning Dyremose):

Jeg kan oplyse, at det er rigtigt, at der er noget, der tyder på, at der med mellemrum muligvis findes en flaskehalssituation i Københavnsområdet for så vidt angår chauffører.

Arbejdsmarkedsnævnet i København pegede således i indberetningen for juli kvartal 1987 vedrørende balanceproblemer på det regionale arbejdsmarked på, at der kan være mangel på hyrevognschauffører, fordi der stilles krav om et særligt førerkort, som erhverves igennem en speciel bykendskabsprøve. Arbejdsmarkedsnævnet pegede desuden på, at kun få ledige ønsker job med natkørsel.