

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg forstår, at ordføreren helst ikke vil roses, så jeg vil lade være.

Ordføreren snakkede om, at der var en junglelov inden for langtursområdet, og derfor kom køre-hvile-tids-bestemmelserne og rettede lidt op på forholdene. Kunne der ikke være en vis parallel til busområdet, hvor der faktisk også er tendenser til en junglelov, fordi området er konkurrenceudsat? Det, som de, der skal have ruterne, kan konkurrere på, er jo lige præcis arbejdsbetingelserne for chaufførerne, og det har jo givet det resultat, at vi ser nogle rigtig lange arbejdstider uden pauser og kan se af sygdomsstatistikkerne, at chaufførerne faktisk er meget pressede. Kunne det ikke ligne en junglelov, så vi kunne tage samme nødbremse i brug her?

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg vil bestemt ikke kalde det en junglelov, men det kan da godt være, at spillerummet for overenskomstforhandlerne er for stort. Det kan godt være, at korsettet ikke strammer tilstrækkelig meget, og det kan godt være, at der skal andre arbejdsmiljøregler til end dem, der gælder i dag.

Det er jo sådan, at de lovmæssige arbejdsmiljøregler, som er fastsat, og som gælder for alle, bl.a. 11-timers-reglen og forskellige andre ting, skal overenskomsterne holde sig inden for. De regler må ikke overskrides. Det kan godt være, at de regler, vi har, er for large og for løse, så de i virkeligheden skal strammes op, men det skal ikke ske specielt for det enkelte fagområde. Det mener jeg ville være helt forkert.

I øvrigt har jeg ikke indtryk af, at jungleloven er specielt udbredt på netop bybusområdet. Jeg mindes adskillige byer, hvor der ved hver eneste ændring af køreplanen har været arbejdsnælgeløser, fordi parterne ikke kunne blive enige om, hvordan bybuskøreplanerne helt præcis skulle fortolkes osv. I den forstand er det jo et meget velordnet arbejdsmarked i Danmark, fordi parterne ved, at der er aktionsret, hvis man er utilfreds med nogle af vilkårene. Så kører hele det arbejdsmæssige system i gang, og der er ganske særlige spilleregler, og det vil jeg bestemt ikke kalde for junglelov.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Nu tror jeg, vi skal have korsettet på fru Elisabeth Arnold, for forslaget her lægger jo lige præ-

cis op til, at det ikke drejer sig om at underminere aftaleretten. Det drejer sig om at få lagt en bundgrænse, og derover kan aftaleretten fungere. Når der er en masse udbud af busruter, og de, der udbyder, skal have noget at konkurrere på, ser vi jo, at de lige præcis konkurrerer på forholdene for chaufførerne. Det er sådan set det mest oplagte sted at konkurrere, så jeg tror virkelig, vi skal have korsettet på fru Elisabeth Arnold. Det kunne bruges i denne anledning.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jamen det bliver jo spændende at se, hvordan det kommer til at se ud. Men i forbindelse med udbud vil jeg blot sige, at der jo ikke er nogen af udbyderne på en bybusentreprise, der kan tillade sig at gå ud over bestemmelserne om 11-timers-reglen osv. osv. De skal alle sammen holde sig inden for den lovgivningsramme, der er, så i den forstand tror jeg at hr. Poul Henrik Hedeboe og jeg er fuldstændig enige. Det kan godt være, at reglerne skal være anderledes, men inden for reglerne er der fri udbudsret, og alle skal respektere reglerne.

Formanden:

Tak til fru Elisabeth Arnold. Så er det hr. Jørgen Arbo-Bæhr som ordfører.

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Der er øjensynligt mennesker, i hvert fald politikere, som mener, at svin er vigtigere end mennesker. En lastbilchauffør, der kører rundt på de danske landeveje med træflis, med køleskabe eller med smågrise, skal holde en pause på minimum 45 minutter efter 4½ times kørsel, for det siger loven om køre-hvile-tid i vejtransport, og der vanker bødestraf selv ved små overskridelser af reglerne. Men reglerne gælder ikke for buschauffører på ruter under 50 km, altså for bybuschauffører, heller ikke selv om der er en flok skoleelever eller en halv børnehaven med i bussen.

Kl. 16.40

Bare ved at indsamle oplysninger om vagtplaner har 3F kunnet undersøge, hvad det er for nogle køretider, bybuschauffører har i Danmark. På én dag fik man indsamlet et stykke over 70 vagtplaner, som viste, at nogle chauffører kørte mellem 5½ og 7½ time uden at holde pause.

Vi ved, at bybuschauffører har noget af det mest stressende og belastende arbejdsmiljø blandt alle grupper i Danmark, også i chauffør-