

gruppen i almindelighed. Vi ved, at bybuschauffører er overrepræsenteret blandt dem, der dør af hjerte-kar-sygdomme, vi ved, at bybuschauffører i langt højere grad end andre lider af mave-tarm-lidelser, og vi ved, at bybuschaufførområdet er storproducent af førtidspensionister i en alt for ung alder.

Alligevel har man valgt at undtage bl.a. bybuschauffører fra de generelle regler for køre-hvile-tid for vejtransport i Danmark. Loven blev vedtaget i foråret 2005, og den indeholder nogle undtagelsesbestemmelser, der ikke har nogen begrundelse i hverken arbejdsmiljø eller trafik-sikkerhed. Det bekræftede beskæftigelsesministeren i et svar under behandlingen af lovforslaget.

Der findes ikke nogen argumenter med hensyn til trafik-sikkerhed eller arbejdsmiljø. Der findes kun ét argument, og det er, at ved implementeringen af EU-direktivet valgte regeringen at fastholde undtagelsen for bl.a. bybuschauffører, og det er et goddag mand økseskaft-argument.

Der er her fra denne talerstol blevet fremført det fantastiske argument, at vi jo ikke griber ind i overenskomsterne. Men man har vedtaget en lovgivning om arbejdsmiljø, om køre-hvile-tid og om pauser, som gælder for buschauffører, der kører længere end 50 km, og for langturschauffører. Det er arbejdstidsregler, som selvfølgelig fastlægger rammerne for overenskomsterne, for hele humlen i den måde, vi laver arbejdsmiljø-lovgivning på i Danmark, er jo, at de ansattes sundhed og sikkerhed ikke er til forhandling.

De forhold, som bybuschaufførerne i Danmark har, er ikke blevet bedre af, at der er en konstant konkurrence mellem forskellige firmaer, fordi man har valgt at udlicitere bybustrafikken i langt den største del af landet. Kun i Århus og til dels i Odense er der stadig kommunalt ansatte. Vi ved, at med de udliciteringer er køre-hvile-tid blevet forringet for bybuschaufførerne, og vi ved, at flere og flere bybuschauffører kører under det, der hedder delevagter. Man møder på arbejde om morgenen kl. 5, er på arbejde indtil kl. 10, møder igen kl. 15 og kører til kl. 18. Det er sådanne forhold, bybuschaufførerne er underlagt, så det er ikke underligt, at bybuschauffører har noget af det mest stressende arbejdsmiljø.

Derfor findes der ikke noget som helst logisk argument for, hvorfor lige præcis den gruppe skal være undtaget fra pausereglerne, så de ikke kan få en fornuftig hverdag til at hænge sam-

men. Derfor kan der ikke være nogen argumenter imod at støtte det forslag, som er kommet fra SF, og Enhedslisten støtter i hvert fald forslaget.

Formanden:

Tak til hr. Jørgen Arbo-Bæhr. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg takker for en livlig, til tider alvorlig og til tider ret underholdende debat om forslaget. Det gør ikke noget, at det også er underholdende en gang imellem, men sagen er, at det er et temmelig alvorligt emne.

Kl. 16.45

Når vi fremsætter et forslag her om at finde en model for køre-hvile-tids-regler for i første omgang buschauffører på distancer under 50 km, men også med mulighed for at kigge på andre transportområder under de 50 km, så kan det være lidt svært at placere det – hvilket ministerium hører det under? – for det dækker over flere områder. Det kommenterede hr. Karsten Nonbo også. Men nu er det altså havnet her, og vi tager diskussionen herfra.

Jeg har tre hovedargumenter for at komme med forslaget. Det første er nedslidning af chauffører, som kører bustransport på de korte distancer, og det er overvejende bybuschauffører.

Den almindelige logik siger, at det er stressende at køre med masser af passagerer i tæt trafik, hvor der ikke er meget plads. Og når vi ser på virkeligheden, så ser vi vagtplaner – vi har fået udskriften af dem – hvor man mange steder i praksis kører 6-8 timer uden at holde pause. Vi ser køreplaner, hvor chaufføren simpelt hen ikke kan nå det, men hele tiden halser nogle minutter bagefter, og det er stressende. Det er stressende at komme til et stoppested, hvor passagerernes attitude, når man ankommer, er at stå og vende hånden frem og kigge på uret. Det er noget af det, der giver stress. Vi har en undersøgelse fra Arbejdsmiljøinstituttet fra 2002, som dokumenterer, at bybuschauffører er en af de mest udsatte grupper.

Et andet argument vedrører selve transportbranchen, hvor der er en masse operatører, som byder på de områder, der nu sendes i udbud. Og spørgsmålet er, om der er fair konkurrence der. Det, man kan spille med, er lige præcis den ressource, som er chaufførerne, og de kan presses mere eller mindre. De kan presses, ved at tids-