

ter under 50 km? Hvad er grunden til, at man i det mindste ikke har de almindeligt gældende chaufførbestemmelser?

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jamen jeg mener da ikke, Enhedslistens ordfører her i dag har hørt, at SF går ind for undtagelser på bybusområdet. Så har ordføreren opfattet det forkert. Jeg siger bare, at jeg har ikke det konkrete forslag, på nøjagtig samme måde som Enhedslisten ikke har det. Man har så bare valgt at fremsætte et beslutningsforslag, hvor man opfordrer regeringen til at fremkomme med de konkrete modeller, og SF har gjort det i form af en henvendelse direkte til arbejdsministeren.

Det er klart, at det er regeringen og Arbejdsministeriet og i øvrigt også Trafikministeriet og Erhvervsministeriet, som har ekspertisen og arbejdskraften til at levere det baggrundsmateriale, som vi som politikere politisk kan tage stilling til. Det er ikke meningen, at vi som politikere skal agere embedsmænd og lave arbejdet. Det må være regeringsmagten, som sidder på den administration, der fremsætter forslagene. Så tager vi stilling til dem og kasserer de dårligere og godkender de bedste af dem.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det kan vi udmærket være enige om. Men kan vi ikke også være enige om, at allerede i »Arbejds miljøplan 2005« er chaufførerne nævnt som et område, der trænger til en særlig indsats, og at da man vælger de ti indsatsområder for 2 år siden, nævnes chaufførerne som det vigtigste. Og yderligere: Da man har finanslovsforhandlinger for et halvt år siden, bliver der afsat særlige midler til at lave nogle forbedringer, og at der rent faktisk på det område ikke er sket noget som helst fra det politiske niveau side, men man tværtimod opretholder de særordninger, der er for ruter under 50 km?

Altså, er det ikke nødvendigt at komme med nogle flere meget kontante initiativer?

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jo, men nu ved jeg altså ikke, om dette er det mest konstruktive sted at diskutere med Enhedslisten. Men jeg går ud fra, at Enhedslistens ordfører er bekendt med, at vi har deltaget i nogle fælles møder omkring arbejdsmiljøloven,

omkring evaluering af de handlingsplaner, der ligger, og vi er faktisk indkaldt til et møde i morgen. Så det er ikke, fordi der ikke sker noget.

Det er bare spørgsmålet, om vi midt i sådan en forhandlingsproces skal lægge et beslutningsforslag frem i Folketingssalen, i øvrigt så også netop nu, hvor der blandt parterne foregår forhandlinger om at finde en løsning på den del, de skal løse.

Det er derfor, der måske nok er anledning til at sætte nogle spørgsmålstejn både med hensyn til timingen og også til måden at stille forslagene på, og det var sådan set det eneste, jeg ankede over. Jeg understregede faktisk indledningsvis, at vi er meget positive over for intentionerne i Enhedslistens beslutningsforslag, fordi de er meget i tråd med det, SF har fremlagt i henvendelsen til arbejdsministeren.

Aase D. Madsen (DF):

Jeg vil starte med at sige, at hr. Ole Sohn var inde på udbudsmaterialet, hvorledes man kunne indrette udbudsmaterialet, og det synes jeg er et meget væsentligt synspunkt. Dansk Folkeparti er også enig i, at her må der kunne opstilles en lang række regler, som er relevante med hensyn til den stresspåvirkning, som chaufførerne på bybusserne udsættes for i storbyerne.

Det er altså vigtigt, at chaufførerne ikke udsættes for for meget stress. Det er også passagerernes sikkerhed, det drejer sig om, og uden muligheder for at have ordentlige pause- og hviletidsregler kan det jo gå ud over færdselsikkerheden, og det er selvfølgelig ikke noget, som Dansk Folkeparti kan acceptere. Derfor er det bl.a. også vigtigt med udbudsmaterialet, når busruterne skal udbydes.

Når det er sagt, så mener Dansk Folkeparti, at de forbedrede køre- og hviletidsregler for chaufførerne er et overenskomstsspørgsmål. Det skal forhandles mellem arbejdsmarkedets parter, som også ministeren sagde før, selv om der nu er sået stærk tvivl om, hvor grænserne går. Men i første omgang må dansk Folkeparti tage det standpunkt.

I øvrigt finder Dansk Folkeparti, at chaufførerne også får mange indirekte stresspåvirkninger, bl.a. truslerne om vold og overfald. Det synes jeg også bør tages op. Det har jo også forbindelse med de store stresspåvirkninger, som chaufførerne kan få. Bl.a. har man set grupper af andengenerationsindvandrere, der på mange områder udgør en stressfaktor her.