

tak døde smedens kat, og makabert nok er det måske også det, der sker for buschaufførerne.

Jeg vil godt understrege, at med det forslag, vi har fremsat, har vi ikke tænkt os at sætte så meget som ét enkelt spørgsmålstejn ved de meget omtalte overenskomstforhandlinger på buschaufførerrådet, hvor anden halvleg blev afsluttet her i søndags, og hvor resultatet kommer til urafstemning på fredag. I den forbindelse vil jeg til gengæld benytte lejligheden til at lykønske chaufførerne med, at de gennem deres aktive sammenhold fik fremtvinget en historisk nyskabelse, nemlig at den indgåede overenskomst blev taget op til revision 14 dage efter, at den var vedtaget.

Når det er sagt, vil jeg så også understrege et andet vigtigt princip i forholdene på arbejdsmarkedet, nemlig at arbejdernes sundhed og sikkerhed ikke må være emne for køb og salg, men skal være beskyttet så godt som overhovedet muligt gennem arbejdsmiljølovgivningen. Det er jo hele formålet med, at vi har en arbejdsmiljølov, som unikt nok har den formålsparagraf at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø.

Men når det gælder den gruppe arbejdere, som dag ud og dag ind transporterer os og vore børn og de gamle rundt i byens kaotiske trafik, må vi desværre sige, at lovgivningen er alt for dårlig. Det er ikke nogen løs påstand, for den underbygges af de utallige medicinske undersøgelser, der er udført: Dobbelt risiko for hjertesygdomme, 60 pct.s overrisiko for lungekræft og tredobbelt risiko for diskusprolaps. Det er nogle af de personalegoder, der skal trække nye chauffører ind på busområdet, og det er blot nogle af de forhold, som er blevet afsløret af helbredsundersøgelser, som er udført af arbejdsmedicinere og offentliggjort af Arbejdsmiljøinstituttet.

Og det bliver værre og værre. Hvis man ser på udviklingen fra midten af 1980'erne og frem til i dag, er det kun gået den gale vej, og det er jo ikke så underligt, set i lyset af at udliceringsbølgen har ført til øget konkurrence på området og specielt konkurrence på chaufførernes løn- og arbejdsforhold. Man kunne selvfølgelig forestille sig, at netop ordentligt arbejdsmiljø var en afgørende forudsætning for, hvilke udbydere der vandt kontrakterne med de amtslige trafikselskaber – men næh nej, sådan er virkeligheden jo ikke. Bortset fra Vejle Amt og til dels HT-området er det kendetegnede for samtlige amter, at der i forbindelse med udbud af

kontrakter ikke stilles særlige krav om arbejdsmiljø, og de amtslige trafikselskaber gør nærmest en dyd ud af ikke at kontrollere arbejdsmiljøet hos de udøvende firmaer og vognmænd, på trods af at alle ved deres sansers fulde brug er helt på det rene med problemerne og i hvert fald i ord med på, at de skal løses, ligesom man også er her i salen.

Ikke mindst har vi bidt mærke i, at regeringens indsats for 10 særlig farlige jobgrupper har sat fokus på buschaufførerne, og at arbejdsministeren har givet udtryk for, at vi må gøre noget mere konkret. Også i de ansvarlige organisationer er der en voksende forståelse for problemernes omfang. Man siger: Vi kan ikke vedblivende leve med en branche, som er dømt usund. Det er helt rigtigt, og næstformanden i Amtrådsforeningen bakker op ved at sige, at det ligger fast, at man her er lige så interesseret som alle andre i, at buschaufførernes arbejdsmiljø forbedres.

Jeg vil heller ikke undlade at citere den tidligere trafikminister, i øvrigt den nuværende sundhedsminister, som på konferencen i Fællessalen den 27. januar slog hovedet på sømmet ved følgende konstateringer: »Regeringen er træt af, at HT er storleverandør af førtidspensionister.« Det var en god sætning.

Tiden er nu kommet til at gå fra bare at erkende problemerne til også at gøre noget ved dem. Det er ikke nok med undersøgelser og analyser, der skal også handles, for det skylder vi de mennesker, som gennem deres job som buschauffør yder en indsats for servicen i samfundet. At det så også vil være til gavn for samfundsøkonomien er en anden sag, som bare understreger fornuften i vores forslag.

Det centrale punkt, hvor vi gennem lovgivning har mulighed for at handle, er at indføre køre- og hviletidsbestemmelser, der kan give chaufførerne nogle anstændige rettigheder til frihed og restituering i en stresset hverdag præget af skiftende arbejdstider over alle døgnets 24 timer, delte vagter, for stramme køreplaner og nedskæringer. Hvis man kigger konkret på indholdet i køre- og hviletidsbestemmelserne, er det vores udgangspunkt, at der må tages udgangspunkt i chaufførernes egne erfaringer. Vi vil her nævne bestemmelser som en maksimal arbejdsdag på 8½ time, indførelse af faste pauser til udligning af forsinkelser – det er en meget vigtig faktor for at sænke stressniveauet, og de skal selvfølgelig være afhængige af den enkelte rutes længde – og et stop for delevagter,