

(Kort bemærkning).

**Arbejdsministeren** (Ove Hygum):

De ting har jo intet som helst med hinanden at gøre og har intet at gøre med det lovforslag, der her er fremsat. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det knytter sig til integrationsydelsen, som blev ændret, for så vidt angår størrelsen på beløbet, på omtrent det tidspunkt, hvor vi gennemførte forhandlinger om finansloven for i år.

Op da ydelsen har fået en sådan størrelse, at den er på niveau med kontanthjælpen her i landet, har vi fundet, at der også på det her område skulle være en ligestilling, således at man nu bliver ATP-bidragsspligtig og får de rettigheder, der følger heraf, når man når pensioneringstidspunktet.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Første næstformand** (Ole Løvig Simonsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af beslutningsforslag nr.**

**B 108:**

**Forslag til folketingsbeslutning om forbedrede køre- og hviletidsregler for bybuschauffører.**

Af Jette Gottlieb (EL) og Søren Kolstrup (EL).  
(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Beslutningsforslaget indebærer, at der udformes køre- og hviletidsregler for bybuschauffører, som indeholder regler for den maksimale uafbrudte køretid, den maksimale daglige køre-

tid samt minimumsregler for pauser og daglig hviletid.

Der kan ikke være megen tvivl om, at bybuschaufførernes arbejdsforhold ikke hører til de bedste på det danske arbejdsmarked. Man kan forestille sig en dag, hvor en stram køreplan skal overholdes, mens der samtidig skal fokuseres på de øvrige medtrafikanter, og hvor kunderne herudover skal betjenes.

Der skal derfor ikke herske tvivl om, at bybuschaufførernes arbejdsmiljø ligger regeringen meget på sinde, og det er selvsagt regeringens opfattelse, at bybuschaufførernes arbejdsforhold skal være tilfredsstillende.

Det kan oplyses, at de nugældende bestemmelser i EU's forordning om køre-hviletid ikke omfatter bybuschauffører, der kører på ruter under 50 km. Bestemmelserne om chaufførernes arbejdstider og pauser har således hidtil skullet reguleres i de kollektive overenskomster; det vil sige, at det har været op til arbejdsmarkedets parter at regulere dette område.

Jeg skal imidlertid henlede opmærksomheden på, at der i øjeblikket i EU arbejdes med et direktivforslag om arbejdstid for mobile arbejdstagere, herunder er også spørgsmålet om ugentlig arbejdstid, pauser og tilstrækkelig hvile indbefattet.

I den forbindelse bemærkes det ligeledes, at Færdselsstyrelsen netop har afleveret resultatet af en udredning vedrørende buschaufførernes arbejdsmiljø. Et af resultaterne af denne udredning er, at SiD og Rutebilejernes Arbejdsgiverforening har nedsat en arbejdsgruppe, der ser på mulighederne for at få skabt ensartede regler for udbud på landsplan. I arbejdet deltager både arbejdsgivere og arbejdstagere, trafik købere samt flere ministerier.

Som nævnt indledningsvis har bestemmelser om bl.a. chaufførernes arbejdstid og pauser været forhold, som har været op til arbejdsmarkedets parter at regulere. Regeringen er derfor også glade for, at Rutebilejernes Arbejdsgiverforening og SiD nu er nået til enighed om en ny aftale om arbejdsvilkår for chauffører.

Aftalen, der er blevet sendt til urafstemning blandt chaufførerne på fredag, rummer en række forbedringer af den nugældende overenskomst, ikke mindst i forhold til pauser og maksimal arbejdstid. Det er derfor regeringens opfattelse, at en fastsættelse af bestemmelser på området på nuværende tidspunkt vil være utidig indblanding i den kollektive forhandlingsret. Da det er regeringens overbevisning, at ar-

bejdsmiljøet er et fælles ansvar, er det også opfattelsen, at vi kommer meget længere ved konsensus mellem parterne end ved lovgivning.

På denne baggrund og som følge af, at der nu er opnået enighed om spørgsmålet mellem arbejdsmarkedets parter og under skyldig hensyntagen til urafstemningen blandt de omfattede chauffører, kan regeringen derfor ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag. Det skal tilføjes, at det er regeringens opfattelse, at det er det bedst mulige resultat, man er nået frem til i den aktuelle situation.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil godt spørge, om det er timingen, der er regeringens eneste grund til ikke at ville inddrage de her bestemmelser i forhold til arbejdsmiljølovgivningen i øvrigt, ligesom andre chaufførers arbejdsmiljø er det.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Det er ikke kun timingen, men det er også timingen. Det er klart, at det er helt afgørende, at man ikke bryder forstyrrende ind i den proces, der foregår. Jeg mener, det er helt fuldstændig afgørende, at man får et ja til de bestemmelser, der nu ligger aftalt mellem parterne, men jeg antydede også i mit indlæg, at der naturligvis er overvejelse om, hvordan og hvorledes man i øvrigt kan medvirke til, at de rammer, som den aftale i øvrigt omfatter, kan understøttes.

**Poul Erik Dyrlund (S):**

At det at være buschauffør er forbundet med en høj risiko for pådragelse af en erhvervsskade hersker der ingen tvivl om. Mange undersøgelser har vist, at chaufførerne tilhører en særlig risikogruppe, og derfor konstaterer vi i den socialdemokratiske gruppe med tilfredshed, at buschaufførerne findes i den gruppe på 10 indsatsområder, som arbejdsministeren har udpeget som særlige indsatsområder.

Chaufførernes situation er vel også en af årsagerne til, at der på finansloven for år 2000 er afsat ekstra 10 mio. kr. til en særlig arbejdsmiljøindsats, bl.a. på chaufførområdet. Så vidt jeg har forstået, er man i fuld sving med at udarbejde planer for, hvordan der skal sættes ind.

Projekt SundBus er også et produkt i erkendelse af det hårde arbejdsmiljø, som chaufførerne har. Som jeg har forstået det, er man på vej med den første rapport fra dette projekt.

Trafikministeren nævnte yderligere et par aktiviteter: direktivet for mobile arbejdstagere og aktiviteter mellem de involverede parter omkring udbud. Chaufførernes situation kom igen i fokus i forbindelse med de netop overståede overenskomstforhandlinger.

En række spontane reaktioner fra chaufførerne viste, at man ikke var tilfreds med den måde, hvorpå forhandlerne havde håndteret arbejdstider og pauser på.

Chaufførernes reaktion har resulteret i en historisk set enestående begivenhed på det danske arbejdsmarked: Parterne har umiddelbart efter den nye overenskomsts ikrafttræden igen sat sig ved forhandlingsbordet med det formål at finde frem til en fornuftig løsning af arbejdstids- og pausespørgsmålet.

I den socialdemokratiske gruppe synes vi, at det er et ganske klogt træk af overenskomstparterne; vi er tilfredse med den handling. Arbejdsmiljøet, arbejdstider og pauser er et fælles ansvar. Enighed mellem parterne om, hvordan disse elementer skal skrues sammen, vil alt andet lige give det bedste resultat.

I Socialdemokratiet er vi glade for, at det nu er lykkedes at komme frem til et resultat, og netop i de næste dage her skal chaufførerne tage stilling til det resultat, der nu foreligger. I Socialdemokratiet vil vi ikke i denne sag beskyldes for utidig indblanding i en overenskomstsituation. Derfor finder vi det ikke rigtigt nu og her i Folketinget at debattere lovgivning på området.

Selv om vi tror på, at forslaget er fremsat i den bedste mening og fremsat på et tidspunkt, hvor der jo ikke forelå et forhandlingsresultat, må vi afvise forslaget og henvise til den række aktiviteter, der foregår på området, hvoraf vi har nævnt nogle.

Jeg vil dog ikke afvise, at der i fremtiden vil være behov for yderligere aktiviteter på området; det må vi så se på og snakke om. Enhedslisten hører jo glædeligvis til blandt de partier, der gerne vil noget med arbejdsmiljøet.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jamen jeg vil da gerne kvittere for de rosende ord om Enhedslistens indsats for arbejdsmiljøet.

Men jeg vil nu alligevel stille et spørgsmål til den socialdemokratiske ordfører, for det forekommer mig, at der er en lille smule modstrid mellem på den ene side at sige: Vi erkender erhvervsskaderisikoen, vi er klar over, at det er

meget farligt at være buschauffør, og vi har udnævnt chaufførområdet til at være blandt de ti indsatsområder, alt sammen noget, der peger i retning af, at der skal gøres en indsats også fra Folketingets side, og på den anden side at sige: Vi kan ikke skelne mellem, hvad der er overenskomst, og hvad der er lovstof.

Når jeg siger det, er det selvfølgelig, fordi jeg netop har været meget omhyggelig med udformningen af vores beslutningsforslag. Det er for det første ikke de spørgsmål, der omfattes af overenskomstsituationen, og det er for det andet formuleret så åbent, at det har været op til regeringen i et efterfølgende lovarbejde at formulere, præcis hvilke bestemmelser der burde indgå i det arbejde om forbedringen af buschaufførernes miljø.

Men det forekommer mig altså, at der er en modstrid, og jeg vil spørge den socialdemokratiske ordfører: Hvor sætter Socialdemokratiet så skellet mellem, hvad man kan lave lovgivning om på arbejdsmiljøområdet, og hvad man ikke kan?

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Ja, nu kan jeg forstå, at forslagsstillerne også har skelet til, at man ikke skulle overskride kompetencen i forhold til overenskomtparterne. Nu lider jeg jo ikke af den dér ubetingede tillid til overenskomtparterne, som Socialdemokratiet og også fru Jette Gottlieb åbenbart gør, så jeg forstår det faktisk ikke. Jeg synes, der er gode argumenter for at støtte det forslag her. Og hvor går grænsen for, hvornår man virkelig skal vise hensyn til overenskomtparterne, og hvornår man så skal vise hensyn til de mennesker, som lider under et dårligt arbejdsmiljø her?

Vi lovgiver jo om arbejdsmiljø på andre områder. Hvorfor ikke lige nøjagtigt på det område her? Jeg fatter det simpelt hen ikke.

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Dyrland (S):**

Først til fru Jette Gottlieb. Jeg ser ikke nogen modstrid i det her, og det, der er det klareste budskab fra mig i dag, er, at man står midt i en situation inden for det her brancheområde, hvor man skal have klaret tingene af med hinanden, og vi vil ikke i forbindelse med en politisk debat om, hvad der skal til, og hvad der kan laves, og hvad der kan gøres, bidrage til

den afklaring mellem parterne, hverken i den ene eller den anden retning, som tingene ligger.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg har for så vidt forståelse for hr. Poul Erik Dyrlands problemer med det her forslag. Jeg er af den opfattelse, at hvis det nu af forretningsordensmæssige grunde eller andre grunde ikke tilfældigvis var havnet i denne her uge, men i næste uge for eksempel, så er jeg overbevist om, at ordlyden ikke havde været, at nu måtte vi ikke blande os i parternes diskussion, så havde formuleringen været, at nu må vi lige afvente og se, hvordan den nylig indgåede aftale mellem parterne kommer til at virke.

Resultatet af lige præcis den holdning er jo, at der ikke er sket noget på området, og at der fortsat er en meget stor ulighed i forhold til de køre- og hviletidsbestemmelser, man har fastsat for folk, der kører med svin eller døde ting på lastbiler, og at de samme regler, som gælder for deres sikkerhed og miljø, så ikke kommer til at gælde for de mennesker, der transporterer mennesker i de tungest belastede trafikale områder i vores land.

Derfor mit spørgsmål.

**Charlotte Antonsen (V):**

I Venstre synes vi også, det er vigtigt at have et ordentligt arbejdsmiljø. Og som det fremgår af beslutningsforslagets bemærkninger, er der flere undersøgelser, der viser, at det ikke er det bedste i verden at være buschauffør.

Der er jo også andre ting, f.eks. alle de bump, der er på vejene. Det har tidligere været nævnt; det nævner man ikke i forslaget her, men der er da flere ting, som gør, at man altså ikke har det bedste arbejdsmiljø, når man arbejder som bybuschauffør.

Det er også rigtigt, at der i stigende grad er tale om, at man arbejder uden for normal arbejdstid. Der er i hvert fald flere og flere natbusser her i hovedstadsområdet. Men dér vil jeg godt sige, at der er jo flere og flere, der har fleksible arbejdstider. Det i sig selv mener jeg ikke behøver at betyde, at man så skal kaste sig over et område og insistere på forskellige særordninger inden for køre- og hviletid. Tværtimod tror jeg, det kan være en kæmpefordel for mange familier, at man kan tilrettelægge, så det måske passer bedre i forhold til børn osv.

Jeg vil gerne spørge forslagsstillerne om en enkelt ting: Det fremgår af bemærkningerne til

forslaget, at der er en overrisiko for lungekræft på 60 pct. Hvorfor har forslagsstillerne taget det med? Mener forslagsstillerne, at det har noget med køre- og hviletidsbestemmelser at gøre, om man får mere eller mindre lungekræft? Eller tror forslagsstillerne ikke i høj grad, det handler om, at buschauffører formentlig ryger mere end andre grupper?

Som regeringen er vi ikke indstillet på en detaljeret indblanding på forskellige områder. Vi mener hovedsagelig, at den slags skal ligge hos parterne, og når der kommer et vedtaget EU-direktiv, mener vi også som udgangspunkt, at det skal implementeres af parterne, så man altså holder politikerne så langt væk som muligt fra detailindblanding.

Så også af den grund er vi ikke så glade for forslaget og siger nej.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Det forekommer mig, at der er en vis forvirring omkring det dér spørgsmål om samspil mellem lovbestemte arbejdsmiljøforhold og så ting, der diskuteres i overenskomster. Argumentationen ville i sin konsekvens, sådan som Venstres ordfører fremlægger det, betyde, at man slet ikke skulle have nogen arbejdsmiljølov, fordi alt skulle aftales mellem parterne. Jeg kunne godt lide at vide, om det er den logiske konsekvens, eller om det kun er politisk trakasseri, der gør, at Venstre udviser den holdning. Det var den første ting.

Den anden ting var, at Venstres ordfører lagde vægt på, at vi er i gang med at lave særordninger for bybuschauffører. På ingen måde. Tværtimod er vi i gang med at sikre, at de arbejdsvilkår, man har som lastbilchauffør, i et eller andet omfang også kommer bybuschauffører til gode, idet vi mener, at det at transportere døde ting og grise f.eks. måske kræver mindre årvågenhed end det at transportere mennesker i hård trafik. Så det er altså ikke et spørgsmål om særordninger, men tværtimod et spørgsmål om at fjerne nogle særordninger.

Så vil jeg endelig sige, at vores forslag er meget alment, og det lægger op til regeringen, hvordan et eventuelt lovforslag bliver udformet i detaljen. Det har vi ikke lagt os fast på.

Til sidst vedrørende spørgsmålet om den samlede helbredstilstand: Vi har herunder bl.a. forholdt os til, at det, at man er placeret i den daglige trafik i hele sin arbejdstid, efter min mening er medvirkende til ...

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg gør opmærksom på, at korte bemærkninger er ét minut og ikke halvandet.

(Kort bemærkning).

**Charlotte Antonsen (V):**

I Venstre er vi tilfredse med, at der er arbejdsmiljølovgivning både i Danmark og i EU i øvrigt. Det kan jeg forstå at Enhedslisten ikke er, og det synes jeg er interessant, for hvis man ønsker et arbejdsmiljø af høj standard her i landet, hjælper det jo ikke noget, at vi bare hele tiden går foran. Så er det jo afgørende, at vi har de andre EU-lande med, så vores virksomheder ikke går nedenunder og hjem. Så hvis der er nogen, der er inkomsekvente på arbejdsmiljøområdet, så synes jeg, det er Enhedslisten og ikke Venstre.

Vi mener, at arbejdstidsregler, fuldstændig som det blev sagt fra ministerens side, hovedsagelig bør ligge hos parterne. Arbejdstiden har været en vigtig del af overenskomsterne, sådan har det altid været, og derfor ser vi ikke nogen grund til, at vi skal gå ind og blande os.

Og når fru Jette Gottlieb hæfter sig ved, om man transporterer det ene eller det andet, så vil jeg sige, at det er ikke afgørende for Venstre, hvad man transporterer. Men vi kan da godt følge den tankegang, at langtidsschauffører har et ekstra udsat job, mere udsat end bybuschaufførers. Det er vel det, der har været baggrunden for, at der er en bekendtgørelse på det område, som ikke omfatter de buschauffører, der kun kører under 50 km.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg er fuldstændig enig i, at arbejdstid er et overenskomstsspørgsmål. Derfor handler det her forslag sådan set heller ikke om arbejdstiden; det handler om maksimal køretid, og det er noget ganske andet. Det er et spørgsmål, der relaterer sig til arbejdsmiljø og sikkerhed og sundhed og ikke til spørgsmålet om arbejdstid, som ganske rigtigt er et overenskomstsspørgsmål.

Så lige til det svar, jeg ikke fik lov at give før: Spørgsmålet om chaufførernes helbredssituation er en helhed, og der er mange elementer i det, f.eks. det, at man er på hele tiden. Man er på i forhold til trafikken. Man er på i forhold til kundebetjeningen. Man er på i forhold til, at man befinder sig i et forurenede miljø i form af nogle dårlige luftforhold og den slags ting. Det er alt det tilsammen. Og jeg tror ikke, der er no-

gen, der vil benægte, at de undersøgelser, der er lavet, viser, at helbredstilstanden for chauffører er fundamentalt og gennemgribende dårligere på en lang række områder.

(Kort bemærkning).

**Charlotte Antonsen (V):**

Nej, men jeg sagde faktisk i ordførertalen, at vi godt er opmærksomme på, at der er flere undersøgelser, der tyder på, at det ikke er det bedste arbejdsmiljø, man har som chauffør.

Det, som jeg synes er noget ejendommeligt, og som fru Jette Gottlieb ikke har svaret på, er, at man også henviser til en overrisiko med hensyn til lungekræft, og som fru Jette Gottlieb nu selv siger, så er buschaufførerne på hele tiden, og der må jo ikke ryges i busserne.

Så jeg synes, at det er nogle underlige ting at skrive ind i et forslag, som ikke har noget som helst med sagen at gøre, og derfor vil jeg gerne gentage spørgsmålet: Mener fru Jette Gottlieb ikke, at lungecancer har meget at gøre med rygning og ikke så meget at gøre med, om man er bybuschauffør? Og hvorfor er det så med i beslutningsforslaget?

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Nej, det er misforstået. Lungekræft har en del med rygning at gøre, men det har i meget høj grad at gøre med de luftforhold, man arbejder under, når man kører i tæt bytrafik og befinder sig i tæt bytrafik så at sige i højde med udstødningsskiven i hele sin arbejdstid. Derfor har lungekræftelementet også en betydning for den samlede helbredstilstand, specielt for chauffører. Det gælder også asfaltarbejdere og andre, der arbejder i vejnært miljø.

**Knud Erik Kirkegaard (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan ikke tilslutte sig Enhedslistens forslag med den samme begrundelse, som fremgik af ministerens svar.

Jeg vil undtagelsesvis godt rose en minister. Jeg synes, at den besvarelse, som ministeren gav til Enhedslistens forslag, var ganske fremragende, og den kan jeg helt tilslutte mig.

**Ole Sohn (SF):**

Jeg vil gerne sige, at SF finder, at det er en utrolig vigtig problemstilling, som rejses i beslutningsforslaget, som vi også generelt ser positivt på, om end vi er noget betænkelige ved formen, for sådan som vi læser det, sker der altså også

en sammenblanding af fagretlige spørgsmål og arbejdsmiljømæssige spørgsmål, og det er ikke særlig heldigt.

Men det er væsentligt at få understreget, at chauffører, ikke mindst bybuschauffører, er blandt de hårdest belastede jobområder.

Derfor er jeg især glad for, at vi i forbindelse med finansloven har fået afsat midler til at skabe grundlaget for en større indsats på arbejdsmiljøområdet i det hele taget.

Dér, hvor jeg mener man skal sætte ind i forbindelse med arbejdsmiljøreglerne, er i forbindelse med to ting. Der er det, som kan og skal og bør løses af overenskomstparterne. Det er man nu i gang med mellem SiD og arbejdsgiverne, og de finder givetvis en løsning, som de finder er acceptabel. Men det skal ikke afholde os fra også at tage spørgsmålet om arbejdsmiljødelen op politisk, for det er der fortsat et behov for.

Derfor kan man sige det på den måde, at det, der sker mellem parterne i dag, er, at de har fået en mulighed for at skabe nogle løsninger, som ikke bare er acceptable, og som kan binde et overenskomstresultat sammen, men der skal også foregå en vurdering af, om det rent arbejdsmiljømæssigt kan holde vand. Og kan det ikke det, jamen så må vi efterfølgende se på, om vi skal stramme arbejdsmiljøreglerne op.

Dér, hvor jeg mener der er behov for at vi sætter ind – det kan vi gøre politisk, og det kan vi også gøre i henhold til den arbejdsgruppe, som er nedsat mellem forskellige ministerier – det er at se på udbudsmaterialet. Og dér mener jeg faktisk at vi har nogle instrumenter, som trafikalskaberne ikke i tilstrækkeligt omfang har gjort brug af indtil nu, hvor man indtil nu primært har set på prisen. Man har i øvrigt også i udbud fået prisen ned med en 15-20 pct. Men det er helt åbenlyst, at den prisbesparelse kun er umiddelbar, for den betales med et dårligt arbejdsmiljø hos bybuschaufførerne, som bliver nedslidt hurtigere, og det giver dermed nogle afledte udgifter på sundhedssektoren.

Derfor bør man se på udbudsmaterialet, og her mener jeg, at man – punkt et – kan lave en form for basisnorm for de centrale arbejdsmiljøstandarder, som under alle omstændigheder skal udfyldes i forbindelse med udbud. Men – punkt to – man kan også hertil lave nogle yderligere punkter på en tjekliste, som skal fremgå af udbudsmaterialet, og som skal besvares i forbindelse med tilbudsgivning, sådan at man kan

se, hvad entreprenøren agter at gøre for at sikre et ordentligt arbejdsmiljø.

Og som punkt tre skal der i udbudet være krav, som gør det muligt at opnå en relativ økonomisk fordel ved at tilbyde det bedst mulige arbejdsmiljø, herunder muligheden for at indgå en kontrakt, hvori der ligger et økonomisk incitament til at forbedre arbejdsmiljøet ud over det lovede, altså forstået på den måde, at hvis man kan skabe et bedre arbejdsmiljø end det, der er, man kan sige grundnormen, ja, så skal der være mulighed for, at man kan få en bonus, altså ved at man pludselig bruger arbejdsmiljødelen som en positiv faktor til at skabe nogle bedre forhold ikke bare for den enkelte medarbejder, men også for entreprenøren, som dermed kan få et muligt større overskud.

På den måde, ved at vende det hele om og bruge arbejdsmiljøet som et parameter for at skabe ikke bare bedre forhold for den enkelte, men også bedre økonomiske forhold for entreprenøren, tror jeg at vi kan komme utrolig langt. Og vi har jo nogle gode erfaringer, specielt også omkring det ydre miljø, hvor en lang række af de miljøkrav, som samfundet har stillet til erhvervslivet, ikke har været en belastning for den enkelte virksomhed, men tværtimod har givet Danmark et forspring i forhold til eksport.

Så på den måde er der nogle utrolig store gevinster ved at bruge ikke alene miljø, men også arbejdsmiljø som et positivt parameter til at skabe bedre forhold for den enkelte og for erhvervet.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu er det jo et beslutningsforslag, og derfor fremgår det ikke på nogen måde, at der skulle være tale om en sammenblanding af overenskomstmæssige og arbejdsmiljømæssige spørgsmål. Det vil eventuelt blive problemstillingen, hvis regeringen udformer et lovforslag med udgangspunkt i beslutningsforslaget, hvor man detaljeret går ind i tingene. Men sådan som forslaget er formuleret, er der ikke nogen som helst mulighed for at påvise en sammenblanding med overenskomstmæssige spørgsmål.

Men jeg kunne godt tænke mig at spørge, for det er sådan set substansmæssigt det vigtigste: Når SF siger, at man går ind og gerne vil lave nogle forbedringer også for det politiske niveau, og vi har været enige om i finanslovforhandlingerne at afsætte 10 mio. kr. til det, hvad

er det så konkret, vi f.eks. skulle bruge de 10 mio. kr. til? Hvad skulle vi helt konkret gøre dér?

Men den klare risiko med sådan nogle kasser, der bliver afsat, er, at man bruger dem til at lave undersøgelser og nye undersøgelser og nye undersøgelser. Hvad skulle man konkret bruge 10 mio. kr. til for at forbedre arbejdsmiljøet?

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Hvis jeg havde sådan de enkle, klare svar på, hvordan man skaber et bedre arbejdsmiljø, så tror jeg, at jeg ville gøre brug af mine evner et andet sted end her.

Derfor ser jeg det som min opgave som politiker at være med til at skabe rum for og rammer for, at man kan skabe et bedre arbejdsmiljø. Det er derfor, vi har været med til at stille krav om, at der skulle afsættes penge på finansloven, som vi i fællesskab fik igennem.

Og i en fælles erkendelse af, at der er store problemer specielt for bybuschaufførerne, har SF faktisk – det har SF i form af ordføreren, det vil sige mig – skrevet et brev til arbejdsministeren, for at vi i fællesskab, de partier, som normalt står sammen om at skabe gode rammer omkring arbejdsmiljøet, og det er også inklusive Enhedslisten, så Enhedslisten er bekendt med SF's forslag til at handle, frem for at lave politiske tilkendegivelser i Folketingssalen har vi faktisk for flere uger siden skrevet til arbejdsministeren for at få drøftet det i den kreds af partier, som står bag arbejdsmiljøloven. Så dér kan vi få lov at drøfte det også med Enhedslisten, så vi kan fremlægge eventuelle nødvendige ændringer til loven.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Men er det ikke lige præcis det, beslutningsforslaget lægger op til: at der skabes nogle rammer, inden for hvilke regeringen kan fremsætte nogle forslag, der forbedrer arbejdsmiljøet. Altså en af tingene er jo selvfølgelig at begrænse den maksimale køretid: Hvor længe må man sidde bag et rat og betjene passagerer i et hårdt trafikeret område, sådan at man ikke tager skade af det? Er det ikke præcis ideen i det?

Derfor undrer det mig, at SF så ikke kommer med nogle konkrete forslag til, hvad det var, man alternativt skulle gøre. Altså hvad er grunden til, at man skal have en særordning for ru-

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 niveaus 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.

Op så kan man måske sige: Jamen hvorfor skal vi så ikke indføre f.eks. en videoovervågning i busserne? Så vil politiet jo også have et vigtigt materiale i forbindelse med opklaring af sagerne, for fysisk terror er jo også en meget, meget ubehagelig form for stress.

I øvrigt må jeg sige, at også f.eks. taxachaufførerne – nu er det måske lidt perifert i forhold til det, der ligger i øjeblikket – i høj grad har de samme stressfaktorer som buschauffører, og derfor burde man måske også tage det op på tidspunkt.

Man må så spørge sig, hvad vi skal gøre ved det her forslag, og som sagt er vi i Dansk Folkeparti positive over for de intentioner, der ligger i det. Men vi finder ikke, at det er en sag, som Folketinget bør tage op i denne forbindelse her; vi finder, at det bør være arbejdsmarkedets parter, der tager det spørgsmål op.

#### **Susanne Clemensen (CD):**

I CD deler vi Enhedslistens bekymring for bybuschaufførernes arbejdsmiljø. Vi har jo også haft buschaufførernes arbejdsmiljø med på finansloven for i år, hvor der nu er afsat 10 mio. kr. til initiativer til forbedring af arbejdsmiljøet, en aftale, som SF og Enhedslisten og regeringen naturligvis også havde del i.

Vi er selvfølgelig udmærket godt klar over, at det er en relativt beskedne sum penge, og at den ikke løser buschaufførernes arbejdsmiljøproblemer, men vi håber dog, at pengene kan bruges til at sætte noget i værk, som man kan få nogle gode erfaringer af, og som så siden hen kan føre til noget konstruktivt, der kan forbedre buschaufførernes arbejdsmiljøproblemer.

Jeg vil gerne sige, at jeg har i hvert fald netop modtaget et forslag fra Trafikfunktionærernes Fagforening om, at noget af denne pulje kunne benyttes til at implementere projekter besluttet i forbindelse med projekt SundBus, og det er da et forslag, som jeg vil sende videre til arbejdsministeren, og jeg håber, han og forligskredsen vil se velvilligt på det.

Men som andre ordførere også har været inde på her i dag: Selv om vi deler Enhedslistens bekymring – det gør vi vitterlig – så har vi alligevel nogle betænkeligheder ved beslutningsforslaget fra Enhedslisten, og det skyldes jo primært, at køre- og hviletidsreglerne på nuværende tidspunkt er reguleret ved kollektiv overenskomst.

Det seneste eksempel på det er den netop indgåede aftale mellem SiD og Rutebilejernes

Arbejdsgiverforening. Der var jo stor utilfredshed hos chaufførerne med den tidligere aftale, fordi den ikke sikrede deres arbejdsmiljø godt nok, og nu er der så lavet en ny aftale, der giver ret til mindst én pause, et loft over den daglige arbejdstid samt øgede muligheder for fleksibel tilrettelæggelse af arbejdstiden i turnusordninger. Prisen for de forbedringer har været en lavere lønstigning, og man kan selvfølgelig diskutere, om det er rimeligt, men det er jo netop ideen med et aftalesystem, at man er nødt til at prioritere mellem ønskerne for at opnå det, som man gerne vil.

Så umiddelbart har jeg svært ved se, at vi kan støtte Enhedslistens forslag, men der skal ikke være nogen tvivl om, at vi da godt kunne forestille os, at man i forbindelse med udlicitering skulle være forpligtet til stille nogle krav om, at visse forhold, der forbedrede arbejdsmiljøet for chaufførerne, skulle de, der bød på ruterne, også overholde, så det ikke kun blev, hvad skal vi sige, prisen og laveste fællesnævner, der blev afgørende for, hvem der fik den pågældende rute.

(Kort bemærkning).

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Jeg er ikke uenig i, at udliciteringerne er et meget vigtigt punkt. Det kan man bl.a. se af, at forringelserne af chaufførernes arbejdsvilkår er steget dramatisk i takt med øgede udliciteringer af busdriften.

Men jeg vil godt spørge CD's ordfører, på hvilken måde man vil foreslå, at der kan laves bindinger på udliciteringerne, så den faktor undgås. Indtil nu har udliciteringerne stort set alene bygget på, at man kunne konkurrere på forringelser af arbejdschaufførernes vilkår, men hvordan kan man binde udlicitering? Hvad vil CD foreslå af bindinger, som kunne være medvirkende til at forhindre nogle af de problemer?

(Kort bemærkning).

#### **Susanne Clemensen (CD):**

Det er selvfølgelig et svært område, for så snart vi pålægger nogen noget, er vi jo allerede på vej med lovgivning og har dermed fraveget det oprindelige udgangspunkt, nemlig at køre-/hviletidsregler er reguleret ved kollektiv overenskomst. Men jeg tror, det først og fremmest må være ved at presse på med de signaler, vi sender om, at vi synes, det er utrolig vigtigt, at der sker nogle forbedringer af buschaufførernes ar-



bejdsmiljø. Det er nok den måde, vi skal gøre det på.

**Anders Samuelson (RV):**

Jeg skal indledningsvis sige, at Det Radikale Venstre ikke kan støtte Enhedslistens forslag.

Der er ikke nogen tvivl om, at erhvervsrisikoen er høj for chaufførerne, og det er vel også derfor, at der på finansloven er afsat ekstra midler – 10 mio. kr. så vidt jeg husker – til at forbedre forholdene på det område. Men spørgsmål om pauser, arbejdstid og arbejdsmiljø er noget af det, man har mulighed for at tage op som parter i en overenskomstforhandlings-situation, og det er også det, man har forhandlet om. Nu er man så nået til et resultat, og vi må så afvente, hvad konsekvensen bliver af det resultat.

Så længe vi er i den situation, mener vi faktisk fra Det Radikale Venstres side, at det vil være utidigt indblanding at lave lovgivning på nuværende tidspunkt, og det er baggrunden for, at vi i Det Radikale Venstre – på trods af at vi selvfølgelig som alle andre partier egentlig godt kan se de gode hensigter, der ligger bag forslaget – vil tillade os at afvise forslaget på nuværende tidspunkt.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Først skal jeg rette op på den misforståelse, jeg gjorde mig skyldig i før, hvor jeg kom til at sige, at vi jævnlige lovgiver om arbejdsmiljø. Det passer ikke, det er jo rammelovgivning, vi har, men vi har dog en lovgivningsmæssig hensigt om at forbedre arbejdsmiljøet, og det mener jeg altså godt vi kan gøre i dette tilfælde.

Som jeg sagde i mit tidligere indlæg, har vi ikke ubetinget tillid til, at arbejdsmarkedets parter som helhed løser tingene tilfredsstillende set i fællesskabets lys, og der er også en anden tragisk ting her. Der er jo ikke tvivl om, at der er et dårligt arbejdsmiljø for buschauffører, specielt for bybuschauffører, men samtidig er det paradoksalt, at der faktisk er utrolig mange kvinder, som ligefrem står i kø for at få det job. Det må jo afsløre en anden tragisk ting, nemlig kvinders beskæftigelsesmulighed, når de er uden uddannelse, og det er egentlig i sig selv tragisk og noget, vi også bør tage højde for ved at sikre, at de arbejdsbetingelser, de får, er rimelige.

Så kan man sige, at de amtslige trafikskelskaber kunne have løst det problem ved at stille nogle krav, når de udbyder, i stedet for bare

helt bevidstløst at spørge efter den billigste pris, sådan som de hidtil har gjort. Jeg så for nylig på en internetside en sammenkædning af, hvilke betingelser man havde i sine udbud, og der var faktisk kun et par af de amtslige trafikskelskaber, der stillede en smule krav om arbejdsmiljø. Vejle Amt havde mest styr på tingene, og jeg tror, de krævede de mest moderne chaufførstole. Det var det, man kunne hidse sig op til. Men det kan jo gøres bedre, og jeg kan forstå på ministeren, at der nu er et samarbejde i gang om at ensarte de krav, man skal stille, og det er selvfølgelig i sig selv godt.

Men alt dette uførtalt synes vi, at beslutningsforslaget er godt, og vi støtter det.

**Thorkild B. Fransaard (FRI):**

Der er en lovgivning med hensyn til hviletid, når det drejer sig om langturskørsel med lastbiler og busser. Men den lovgivning gælder ikke for bybusserne, og jeg er faktisk enig med forslagsstillerne i, at det er lige så farligt for færdselssikkerheden at køre i byen som at køre på de lange strækninger. Jeg er overbevist om, at det er lige så belastende for bybuschauffører at køre f.eks. 4-5 timer inde i byen som at køre 6-8 timer ude på landevejen, så jeg er faktisk enig med Enhedslisten i, at det er et område, vi bør se på.

Men nu er der lige indgået en aftale mellem parterne, og lad os så se, om problemerne er så alvorlige, som det er nævnt her. Der kan altid findes nogle slemme eksempler, men jeg er helt enig i, at det er noget, man skal se på, for det drejer sig om mennesker, der bliver transporteret i byerne. Men jeg kan også forstå på trafikministeren, at det er noget, man er ved at arbejde med, og derfor synes jeg ikke, det ville være rigtigt at vedtage et beslutningsforslag. Vi må vente og se, hvilket udspil der kommer fra ministeren.

At der skal ses på området, er jeg enig i, for det er måske mere farligt for trafikikkerheden, hvis de chauffører, der transporterer mennesker i byerne, bliver overbelastede, end hvis de, der kører ude på landevejene, bliver det. Vi har sympati for beslutningsforslaget, men mener, det er det rigtigste at vente på det udspil, der vil komme.

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil naturligvis gerne takke for at kunne konstatere, at alle ordførere har sympati for vores intentioner. Men jeg vil også tilføje, at af mange

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,

der medvirker til at udviske grænsen mellem arbejdstid og fritid. Vi vil også henlede opmærksomheden på anbefalingerne fra ILO, hvor nogle af disse centrale punkter er nævnt.

Ud over det, jeg har sagt indtil nu, skal der være 20 minutters pause for hver 2 timers kørsel, vagtturnus skal tilrettelægges, så den enkelte buschauffør har fri 2 dage i træk af rekreative grunde, og det bør været muligt for chaufførerne at få en fridag, f.eks. benytte afspadsering, når dette ønskes. Sådanne punkter lyder som det rene slaraffenland, når man læser dem op for de chauffører, der har deres dagligdag i bybusserne. De undrer sig: Kan det virkelig være rigtigt, at den internationale arbejderorganisation formulerer den slags krav, som ligger så milevidt over det, der ligner vores hverdag i dag? Det ville efter vores bedste overbevisning være et godt og fornuftigt udgangspunkt for udarbejdelse af køre-/hviletidsregler. Man kunne forbedre de skandaløst ringe arbejdsforhold, hvis man tog udgangspunkt i den slags formuleringer.

Vi er også på det rene med, at der er en række andre forhold i køre-/hviletidsbestemmelserne, som trænger til forbedringer. Her skal vi bare nævne trafikplanlægningen, hvor busserne i dag må kæmpe med den øvrige trafik om at komme frem og ind og ud ved stoppestederne, og chaufførernes risiko for at blive udsat for vold. Her vil vi fremhæve, at tomandsbetjening på særlig udsatte ruter og på særlige tidspunkter af døgnet kunne være en afgørende forbedring af arbejdsmiljøet.

Med disse ord håber jeg, at vi kan få en reel behandling – nok ikke af vort beslutningsforslag, men en reel behandling på politisk niveau, hvor man rent faktisk kommer med nogle konkrete forslag, der kan føre til nogle konkrete forbedringer af buschaufførernes hverdag, også inden for det næste korte åremål.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis

ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 109:

#### Forslag til folketingsbeslutning om optimal udnyttelse af Øresundsbroen.

Af Frank Dahlgaard (UP).

(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Forslagsstilleren beskriver i bemærkningerne de politiske retningslinjer for takstfastsættelsen, som er udstukket i den dansk-svenske regeeringsaftale fra 1991. Forbindelsen skal være brugerfinansieret, samtidig med at der skal tages hensyn til integrationen i Øresundsregionen og til, at der fortsat kan opretholdes en fornuftig færgefart mellem Helsingør og Helsingborg, til jernbanetrafikken og til miljøet.

Så vidt jeg kan se, anfægter forslagsstilleren ikke disse retningslinjer, men alene den måde, de er udmøntet på i praksis. Jeg vil imidlertid gerne slå fast, at både den danske og den svenske regering står fuldt og helt bag den måde, hvorpå Øresundskonsortiet har valgt at tilgodese de forskellige hensyn i de takster, der blev fastlagt sidste sommer. Forslagsstilleren er af den opfattelse, at den svenske regering har en anden holdning og skulle være parat til at sænke brotaksterne, men det skal jeg senere vende tilbage til. Først vil jeg imidlertid gerne redegøre for nogle væsentlige forhold ved Øresundsforbindelsen, som er af betydning for diskussionen om taksterne.

Da det blev besluttet at bygge den faste forbindelse over Øresund, blev det også besluttet, at både de danske og de svenske landanlæg skulle finansieres af indtægterne fra kyst til kyst-forbindelsen. Derfor er det ved en vurdering af økonomien nødvendigt at se på hele forbindelsen, dvs. både kyst til kyst-delen og landanlæggene. Kyst til kyst-delen skønnes at kunne tilbagebetales på godt 30 år ud fra de