

Om bybuschaufførens psykiske arbejdsmiljø

Som gammel bybuschauffør og socialpædagog har det altid undret mig at stemningen i busserne som regel er fjendtlig og anspændt. De eneste man altid kan regne med opfører sig pænt overfor chaufføren er børnene, der altid siger tak for turen uden opfordring fra forældre eller pædagoger. Ældre medborgere vil kunne huske en helt anderledes venlig atmosfære i datidens sporvogne, hvor føreren yderst sjældent blev udsat for overgreb. Det kan naturligvis skyldes, at samfundet gennem de sidste 20-30 år er blevet forrået og voldeligt i takt med udviklingen. Men det kan også skyldes andre ting. Et faktum er, at alle bybuschauffører i de større byer jævnligt oplever overgreb i form af spyt, skældsord og knytnæveslag.

Hvis man ønsker at skabe en forandring af et negativt psykisk arbejdsmiljø, må man tage udgangspunkt i psykologien. Hvad kan udover pressede arbejdstider, myldretidstrafik og dårlige chauffører tænkes at skabe et dårligt arbejdsmiljø i de enkelte busser? I sporvognene hang et skilt med teksten ”under kørslen må der ikke samtales med vognstyrelsen” Det skulle forstås som en venlig og respektfuld henstilling til borgerne om at lade chaufføren passe sit arbejde. Imidlertid, og i takt med effektiviseringen af den kollektive trafik op igennem 70'erne - fra sporvogn til bus - fandt en tankeløs embedsmand fra færdselsstyrelsens biltekniske afdeling på at modernisere ovennævnte skilt til teksten ” chaufføren må ikke samtale under kørslen ”. Skiltet virker ved første øjekast uskyldigt og ganske fornuftigt. Men ved nærmere eftertanke skaber skiltet problemer og stiller mange spørgsmål: Som passager må spørge om chaufføren er i stand til at føre bussen på forsvarlig vis uden håndfaste regler? Det er det samme som mistillid til chaufførens evner. Er det arbejdsgiverens udsagn til passagererne om at holde godt øje med chauffører, der uden skiltet er kvæulanter og farlige i trafikken? Hvis ikke, kommer denne arbejdsregel så fra arbejdsministeriet (det nuværende beskæftigelsesministerium) eller trafikministeriet? Hvilket af disse har i så fald resortområdet og dermed ansvaret for chaufførernes arbejdsmiljø?

Og lider man i forvejen af autoritetsproblemer, er det jo oplagt, at man ikke behøver at have respekt for nogen chauffører overhovedet, da alle er inkompetente. Således behøver man heller ikke at respektere andre henstillinger til, hvad man må og ikke må som passager. Skiltet er en grundregel og hænger i enhver dansk bus. Ved en rundspørge til bl.a. London og Stokholm kom det frem, at i London har man samme form for skiltning, hvorefter man har valgt at bure chaufføren inde, mens man i Sverige har fjernet skiltningen, da den skabte flere problemer end den løste. Med en dyb naiv tro på, at fornuften sejrer i den sidste ende, kommer nu historien om Don Qixotes kamp mod vindmøller: Den 6. december år 2000 fik færdselsstyrelsen den første henvendelse med opfordring til at ændre eller helt fjerne teksten hvilket man rent faktisk stillede sig positiv overfor.

Det var nyt at høre fra nogen som helst i branchen, at skiltningen kunne tænkes at skabe problemer. Overvældet heraf fik arbejdsministeriet en henvendelse med opfordring til at samarbejde med færdselsstyrelsen om en forbedring af arbejdsmiljøet, men nu startede problemerne:

Ministeriet skrev: ” Det er imidlertid arbejdsministeriets vurdering, at der ikke er den fornødne sammenhæng mellem de pågældende skilte og et dårligt arbejdsmiljø i busserne. Det er således ikke muligt at tage skiltene ned i medfør af arbejdsmiljøloven”.

Og dermed var det heller ikke nødvendigt at samarbejde med færdselsstyrelsen.

Arbejdstilsynet skrev, at skiltet er sat op af trafiksikkerhedsmæssige årsager og derfor hørte under trafikministeriet.

”Hermed anses sagen for afsluttet” Igen og igen.

Man fralagde sig hurtigt enhver form for medansvar for chaufførernes psykiske arbejdsmiljø

Da jeg på et tidspunkt spurgte om ministeriets belæg for sin vurdering, anede man end ikke, at man kunne hente en landsdækkende statistik for voldsramte chauffører endda på et kontor, der hørte under ministeriet.

Det nemt for en kontorchef at lave en subjektiv vurdering, der ikke bygger på nogen form for undersøgelser eller fakta.

Han og man sov ganske enkelt, og havde sovet i årevis.

Ved en uforpligtende telefonopringning kunne man egentlig godt forstå mine synspunkter, men:”Da jeg ikke var noget ved musikken” Desværre...Jeg var jo bare en bybuschauffør. Ikke fagforeningsformand, politisk ordfører, universitetsuddannet, etc.

Det er rent faktisk kun færdselsstyrelsen der i tidens løb har bekymret sig om bybuschaufførernes arbejdsmiljø, bl.a. ved at deltage i et stort anlagt ”projekt chaufførpauser” ved Århus sporveje, der ved succes skulle implementeres overalt i landet. (sådan ca. 5-6.mill.kr.)

Det burde have været arbejdsministeriets opgave.

Under denne kontrovers, der endte i 2002, fik færdselsstyrelsen kolde fødder, man skiftede sagsbehandler, og nu fik piben en anden lyd.

Man var ikke nær så positiv længere, men endte dog med at love, at tage skiltningen op til fremtidig overvejelse. Måske...

Efter et par år rettede jeg på ny en henvendelse til Færdselsstyrelsen. Det viste sig så, at man allerede i 2003 havde rettet i cirkulæret, hvor forbud mod, at chaufføren samtaler under kørslen, blev ændret til forbud mod at chauffør og passager samtaler under kørslen.

Det måtte jeg da mene var en stor forbedring?

Men det var og er det rene blålys. Ændringen er uden mening og har ingen betydning ude i virkeligheden.

Alligevel må det tolkes som en indrømmelse af, at den gamle tekst var forældet og dermed psykologisk set uforsvarlig.

Nu ville Færdselsstyrelsen overhovedet ikke besvare flere henvendelser, men blev af ombudsmandens direktør belært om at svare indtil sagen var slut.

Styrelsen blev faktisk kun bedt om at besvare to spørgsmål: Mener man stadig, at det er i orden at skiltet ”chaufføren må ikke samtale under kørslen” endnu hænger i busserne og er det ikke det smarteste, i modsat fald, at få dem fjernet? Det kunne man ellers gøre ved en henvendelse til landets synshaller. Men styrelsen henviste til politiet, såfremt jeg mente at busserne fra 2005 kørte med forældede skilte.

Rigspolitichefen spillede hurtigt bolden tilbage: ”Hvis jeg fandt der var en uenighed i fortolkningen af styrelsens regler kunne jeg henvende mig til landets domstole”

Ved en uforpligtende telefonsamtale blev det oplyst, at kontorchefen i færdselsstyrelsens biltekniske afdeling aldrig ville gå med til yderligere tiltag.

Måske var det ham, der i sin tid moderniserede teksten?

Da sagen alligevel var ved ombudsmanden klagede styrelsen nu over sagens længde fra år 2000 til 2006, og til min store forbløffelse afgjorde Hans Gammeltoft Hansen, at styrelsen ikke længere behøvede at besvare mine henvendelser.

Alene p.g.a. sagens længde.

Stik imod alt, hvad hans medarbejdere havde afgjort og instrumenteret mig i. Skik og etik indenfor den offentlige forvaltning.

Det var så forsmædeligt, at jeg klagede til ombudsmanden over ombudsmanden med et rimeligt forudsigeligt resultat: ”Hvad De her anfører får mig ikke til at foretage mig yderligere i sagen” At Styrelsen og Gammeltoft ikke på noget tidspunkt tog stilling til mine spørgsmål og argumenter om skiltningens betydning var sagen ligegyldig: ”Hvad De her anfører får mig ikke til at foretage mig yderligere”

Således får man lagt låg på enhver uenighed i et demokratisk samfund, der burde bygge på argumentation.

Til trods for den massive ansvarsfraskrivelse fra ministerierne og ombudsmandens (jeg vover næsten ikke at sige det) magtmisbrug -vil jeg for altid føle mig skyldig i, at muligheden for en forbedring af chaufførernes psykiske arbejdsmiljø, nu er bombet tilbage til stenalderen. Med henvisning til tabet af denne sag, vil ingen andre nogensinde få en chance for at genvinde respekten for chaufførerne, som man f.eks. har gjort i tyskland med skiltet ”Bitte den Fahrer während der Fahrt nicht ansprechen” Undlad venligst at samtale med chaufføren under kørslen. Det er netop sat for at beskytte chaufføren modsat vort, der skaber mistillid og respektløshed. Det er sprogligt og psykologisk forsvarligt, præcis som det foregik i gamle Danmarks venlige og gemytlige sporvognstrafik.

I mellemtiden er adskillige af mine gamle kolleger bukket under med diagnosen stresssyndrom, og er enten gået på førtidspension, sagt pænt farvel og tak, eller som jeg, visiteret ud i et flexjob. Hver eneste dag vil der havne en spytklat i synet på een chauffør, en overfusning på en anden og en knytnæve på en tredje.

Intet under, at nogen kolleger til tider taber besindelsen.

Passagererne vil for hovedpartens vedkommende fortsat nære afsky for at benytte sig af den kollektive bybustrafik, med mindre man er tvunget til det.

Udskiftningen af chauffører vil blive et evigt problem for arbejdsgivere og vognmænd.

Arbejdstilsynet og beskæftigelsesministeriet slipper fortsat for at bekymre sig om bybuschaufførernes arbejdsmiljø i det hele taget, færdselsstyrelsen kan igen nøjes med at bestemme antallet af passagersæder og Ombudsmanden kan nyde og pudse sit ridderkors.

Alle kan pege på alle, og alting er igen som det altid har været.

Den rene idyl. Næsten...

Jens Peter Bjørnskov
Stadion Allé 5
8000 Århus C
kaffe-(snabela)-klog.dk