

Beretning af formand Ole Frederiksen på generalforsamlingen i Nordre Birks Vognmandsforening lørdag 14. marts 2015 på Skævinge Kro

Mine damer og herrer.

På bestyrelsens vegne vil jeg byde velkommen til den ordinære generalforsamling i Nordre Birks Vognmandsforening.

En særlig velkomst skal lyde til vore gæster.

DTL er repræsenteret ved erhvervspolitisk chef Ove Holm, som vil komme med et erhvervspolitiske indlæg. Ove er om nogen bannerfører for vognmændene i den politiske verden. Vi glæder os til at høre dit indlæg.

Desuden af Fransk Davidsen, chefkonsulent og leder af DTLs regionale servicekontorer, samt redaktør John Larsen.

DTL Region Øst er repræsenteret ved Christian B. Hansen.

Vi skal også byde velkommen til advokat André Rouvillian, til vores seniormedlemmer og til de tre fremmødte æresmedlemmer: Ove M. Pedersen, Verner Hansen og Svend Aage Rasmussen.

Siden sidste generalforsamling er Niels Jørgen Jensen, Bent Simonsen, Frank Barfoed, Michael Henriksen og Erik Sjøberg afgang ved døden. Jeg vil bede alle om at rejse sig.

Æret være deres minde.

Første punkt på dagsordenen er valg af dirigent. Bestyrelsen har endnu en gang anmodet André Rouvillian om at påtage sig hvervet. Er der andre forslag? Det lader ikke til at være tilfældet. Hermed overlader jeg ordet til dirigenten.

Generelt har det været et fornuftigt år for de fleste medlemmerne. Optimismen synes at være vendt tilbage, og der er blevet lidt mere at køre med. Men det har

ikke været omkostningsfrit. Mange vognmænd har været gennem en benhård omstilling, som har kostet – både økonomisk og menneskeligt. Men den var åbenbart nødvendig.

Jeg vil vove den påstand, at vi dag står med en bedre rustet og mindre sårbar vognmandsbranche end før krisen. Vi har i højere grad lært at indrette os efter de givne vilkår og har ikke mindst lært at finde nye muligheder. Vi tager intet for givet. Vi ved, at der skal kæmpes for at få noget at køre med til en fornuftig pris.

Og vi skal fortsat blive ved med at kæmpe.

Jeg skal ikke male fanden på væggen med de sædvanlige skildringer af cabotagen, som nogle mener, er roden til alt ondt for vognmandsbranchen.

I stedet vil jeg opfordre til, at vi indordner os efter de realiteter, som vi alligevel ikke kan lave om på. Som reglerne er, og som de fortolkes i dag, kan en lastbil på udenlandske nummerplader køre med gods ud og ind af Danmark uden at overholde danske overenskomster.

Det er i høj grad overladt til fantasi og kreativitet, hvor mange transporter med udenlandske lastbiler, der udføres i Danmark, uden at der betales danske lønninger.

Den østeuropæiske kørsel kommer tættere og tættere på at overtage mange af de traditionelle danske kørselsopgaver. Og det bliver sværere og sværere for en dansk vognmand at anvende danske overenskomster som et konkurrenceparameter til de knapt så komplicerede kørselsopgaver.

Vi kommer nok aldrig op på samme niveau, som før krisen, da det hele nok gik lidt for stærkt. Alligevel er jeg ikke så bange for fremtiden. Den danske vognmandsbranche har allerede vist de nødvendige evner til økonomisk at overleve, og det vil den efter min bedste overbevisning fortsætte med.

Danske vognmænd har lært at krisen. De lader sig ikke slå ud, fordi konkurrencen sætter deres hverdag under pres. De er blevet mere hårdhudede. De har styrket deres overlevelses-gen.

De lidt bedre tider for transporterhvervet afspejler sig også i vores egen vognmandsforening.

I løbet af det seneste år har vi fået 16 nye medlemmer. Noget af en rekord. Andre foreninger har svært ved at fremvise en så stor medlemsfremgang. Hverken i tal eller i procenter. Tværtimod slås de fleste med tilbagegang i medlemstallet.

Selv om vi også har mistet medlemmer, bl.a. på grund af dødsfald og virksomhedsophør, har vi fastholdt et medlemstal på godt 150 aktive vognmænd og lidt til.

Nu kommer de gode resultater ikke af sig selv. Bestyrelsen og andre gode kræfter har virkelig været oppe på mærkerne og haft fat i mulige medlemmer. På Sparke Dæk-dagen i Hillerød i oktober fik vi således to nye medlemmer og flere er i venteposition. Vi gav vores beskedne bidrag til det meget ambitiøse formål med DTLs landsdækkende vognmandstræf. Nemlig at skaffe 250 nye medlemmer.

Måske har den gode olieaftale, som vi sammen med DTL har lavet med Statoil, også haft en gavnlig virkning. Vognmænd går jo meget efter, hvad de håndfast får for deres kontingent. De ser også på prisen og vælger efter tegnebogen. Heldigvis er vi kontingentmæssigt meget konkurrencedygtige her i Nordre Birk.

Desværre må vi erkende, at DTLs unikke evne til at skaffe politiske resultater ikke har den helt store indflydelse på et ja eller et nej til medlemskab af Nordre Birk. Meget realistisk henvises til, at dem får alle vognmænd jo gavn af. Så hvorfor betale et vognmandskontingent?

Alligevel lykkedes det som sagt at få flere med i fællesskabet i Nordre Birk, som er en stabil forening med en sund økonomi. På vitale punkter har vi det lidt bedre end mange andre vognmandsforeninger, og det er vi stolte af. Vi er i den grad rustet til alle aktuelle og kommende udfordringer.

I beretningen for et år siden konstaterede jeg med glæde, at seks kommunerne havde etableret en nordsjællandsk trafikmafia som et modstykke til den indflydelsesrige jyske motorvejsmafia. Den ville ikke finde sig i, at jyderne fik hovedparten af motorvejsmillionerne.

Det politisk stort anlagte projekt blev desværre kun til nogle få pip i de lokale medier. Så gik vores lokale mafia i vinterhi og er først vågnet her ved forårets komme.

Så vidt jeg er orienteret, er mafiaen stadig imod, at jyderne sætter sig på de fleste millioner. Men rysterne fra Fredensborg, Helsingør, Gribskov, Hillerød, Halsnæs og Frederikssund har endnu ikke nået et tilstrækkeligt højt politisk toneleje. De bliver i hvert fald overhørt på Christiansborg.

Det bliver spændende at se, om hovedstadsregionens formand Sophie Hæstrup Andersen får bedre held med overbevise Folketinget om, at hovedstatsområdet har Danmarks største trængselsproblemer. Hun mener, det er helt ude i hampen at kaste 20 milliarder kroner efter en ny jysk motorvej fra den tyske grænse til Limfjorden.

Jeg er helt enig. Det er i hvert fald ikke langs med den gamle jyske hærvej, der er de fleste trafikale problemer. Men det preller helt af jyske politikere. Der er jo snart folketingsvalg, og de skal ikke have noget af at lægge sig ud med deres lokale vælgere.

I vores eget område har vi nogle meget store trafikale udfordringerne, som akut trænger til at blive løst. Men dem er der ikke det store landspolitiske fokus på. Set ved Folketingets øjne er vi geografisk placeret det forkerte sted.

Vi kæmper stadig for at forlænge Hillerødmotorvejen, som stopper ved Allerød. De sidste ni km er i dag en af de mest trafikerede indfaldsveje mod København med mange ulykker. Utroligt at politikerne tør at lade de høje ulykkesstatistik fortsætte. Liv og lemlæstelser registreres ikke alene på den menneskelige konto. På samfundskontoen løber de op i mange millioner. Nogle siger milliarder.

Heldigvis ser det ud til, at der er kommet gang i 2. etape af Frederikssundmotorvejen. I det sene efterår 2014 åbnede det nye store motorvejskryds, der forbinder Frederikssundmotorvejen med Motorring 4 ved Ballerup.

I år åbner så hele 2. etape af Frederikssundmotorvejen, der er fem km lang. Den løber mellem Motorring 4 og den nye Tværvej ved Smørum og er en del af den vedtagne motorvejsstrækning helt til Frederikssund.

Jeg kan kun sige, at det glæder vi os til. Vores tålmodighed har været sat på prøve i alt for mange år.

Som bekendt skal der bygges en ny bro over Roskilde Fjord. Den gamle Kronprins Frederiks Bro kan ikke klare den stigende trafik. Der opstår flaskehalse, og til tider må man vente op til 45 minutter for at komme over.

Godt at vores nuværende kronprins ikke har ærinder i Odsherred i myldretiden. Selv med sin hurtige royale Volvo får han svært ved at sno sig uden om den ophobede trafik for at komme over broen, som han navnemæssigt er i familie med.

En ny bro lyder meget fornuftigt, hvis den altså ikke skal finansieres gennem brugerbetaling. Og hvis lastbiler og lastvognstog over 3,5 ton ikke tvinges til at køre over betalingsbroen og betale ca. 40 kr. pr. tur. De får nemlig forbud mod at køre over den gamle bro.

Alle øvrige trafikanter på fire hjul inklusive busser og kommunens egne køretøjer over 3,5 ton kan kvit og frit passere den gamle bro. Regningen bliver endnu en gang sendt videre til de private vognmænd.

Politikerne har klart meldt ud, at uden brugerbetaling kommer der ingen ny bro. Desværre har de fat i den lange ende, men hvad bliver det næste? Skal vi også betale for at køre over et lyskryds? Ja, jeg spørger bare.

Desværre tror jeg ikke, at sidste ord er sagt om trafikale brugerbetaling. Efter valget skal der også bruges penge til de mange nye investeringer, som der loves i valgkampen.

Den nye bro, som allerede er døbt tvangsbroen, indvies efter planen i 2019

Et af vore udmærkede medlemmer – Kresten Simonsen – har sat fokus på et problem, som ganske mange vognmænd udsættes for i deres daglige arbejde.

Det drejer det sig om de træer, der rager alt for langt ud over en vej. Til stor gene for specielt lastbiler. Kresten fik Frederiksborg Amts Avis til at skrive om problemet. Nordre Birk tog sagen op, jeg kom i Københavns Radio, og vi havde flere møder med Fredensborg Kommune.

Foreløbig er der ikke sket det helt store i sagen, selv om det må være en gratis omgang for kommunen at pålægge de implicerede grundejere at beskære deres træer efter reglerne.

Overbevoksningen på vejene er specielt et problem i Fredensborg. Lange grene rammer sidespejlene, så indstillingen ændres. Chaufførens udsyn begrænses, og dermed øges risikoen for højresvingsulykker.

Chaufføren kan ikke selv indstille spejlede. Det sker på en spejlbane. Enten på den i Hillerød eller på den i Frederikssund, og det koster både tid og penge.

Vi vil stadig holde kommunen til ilden. Det varer jo ikke så længe, før træerne får nye, lange og trafikmæssigt generende grene. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det ikke alene drejer sig om lastbilernes fremkommelighed. Med forkert indstillede spejle skabes der i høj grad et stort trafiksikkerhedsmæssigt problem.

Tyveri af dieselolie er blevet mere og mere almindeligt, og det går ud over mange af vores medlemmer. Dieseltyvne er professionelle. Ofte har de placeret store tanke på varevogne og pumper olien direkte ud af lastbilernes tanke.

Problemet bliver ikke mindre af, at det er svært for vognmændene at få erstatning for tyverierne. Derfor anbefales at forsyne lastbilernes tanke med såkaldte tankstudser. Vi kan ikke regne med, at politiet klare problemet for os.

Der stjæles så de store mængder diesel, at det næppe til eget brug. Men der findes altså folk, som er villige til at aftage tyvekoster, når blot prisen er tilstrækkelig lav. Moralen er meget lav i dele af samfundet.

Vi oplever også i stigende grad fup med bestilling af affaldscontainere. Der bliver bestilt en container til typisk byggeaffald på det bestemt sted. Med bagefter er der ikke noget til at modtage regningen, da der er opgivet dækadresse og ringet fra en mobil med taletidskort.

I mellemtiden har containeren været brugstjålet fra opstillingsstedet, fyldt med affald og stillet tilbage på plads. Vognmanden hænger nu på at bortskaffe affaldet.

Formentligt er der tale om organiseret kriminalitet udført af folk med forstand på håndtering af store kraner og kørsel med lastbil.

Jeg kan kun på det kraftigste opfordre til at tjekke, om firmaet eller personen, som bestiller transporten rent faktisk eksisterer.

Der er også grund til at nævne den brede politiske trafikaftale fra august, hvorefter det endeligt blev muligt at køre med 56 tons totalvægt på 7-akslede vogntog.

Inden aftalen nåede i mål, opstod der en hel del bøvl om tolerancegrænsen for overvægt. Til vognmændenes store overraskelse blev grænsen pludselig nedsat fra syv til tre procent – dog højst 1.500 kg.

Det var vi altså en del, som mente, at det var en temmelig høj pris for at få en højere totalvægt. Der var i hvert fald ikke plads til ret mange fejl eller unøjagtigheder, før bødehammeren faldt.

Efter et kraftigt pres fra bl.a. DTL blev tolerancegrænsen for kørsel med overvægt igen ændret i en for vognmændene mere tålelig retning. Fra 1. juli 2014 er totalgrænsen for overbelastning af et køretøj på over 3.500 kg 6 procent - dog højst 2.000 kg.

Det kan heldigvis betale sig at brokke sig over åbenlyse urimeligheder, som er skabt af embedsmænd uden kendskab til det praktiske vognmandsarbejde.

I februar havde Nordre Birk et udmærket medlemsmøde med ca. 30 deltagere hos A-Plus i Frederikssund om vægt og dimensioner. Det varede et par timer en lørdag formiddag. Korte møder med relevant indhold er i stand til at tiltrække medlemmer.

Kravet om at få ordene forhold for varebiler under 3.500 har fået meget politisk opmærksomhed men uden udsigt til en hurtig løsning. Socialdemokratiet og Venstre tøver med at indføre omfattende krav, til der kommer en analyse om varebilers fragtkørsel. Derfor skal vi nok over på den anden side et folketingsvalg, før der kommer et realistisk udspil.

Dansk Folkeparti har forsøgt sig med et forslag om, at varebiler under 3,500 kg, som udfører godskørsel for fremmed regning, skal underlægges de samme regler som tungere godskøretøjer. Det var der ikke flertal for, selv om sympatien bl.a. i DTL var stor. Desværre kan vi ikke bruge nok så megen sympati til ret meget.

En løsning på problemerne med varebiler kan nemt løses ved at sænke godskørselslovens nedre grænse fra de nuværende 3,500 til 2,800 kg. Det vil med garanti skabe mere ordnede forhold på området. I dag er det helt lovligt, at helt unge og ikke altid rutinerede chauffører kan se stort på køre- og hviletidsbestemmelserne.

Der er altså noget galt, hvis den ellers så stærkt regulerede godskørsel har et område, der er lidt for meget præget af det rene wild west.

DTL skal have stor ros for arbejdet for at få varebilerne ind i mere organisatoriske folder. Godt gået at få stiftet Specialforeningen for Kurer- og Lastbiltransportører, som skal være en specialforening i DTL.

Ved det stiftende møde 24. januar var 15 virksomheder repræsenteret. Konsulent Jesper Ilsø fra servicekontoret i Region Øst er udnævnt til daglig leder, og han forventer, at foreningen i løbet af kort tid vil få 30 medlemmer.

Nordre Birk ønsker den nye forening velkommen. Jeg håber på et godt samarbejde. Vi har jo fælles interesser, så der er jo ingen grund til at slås om medlemmerne.

Siden forrige generalforsamling har Nordre Birk markeret sig på mange områder. Både i forhold til relevante kommuner og på det organisatoriske plan.

På DTLs generalforsamling fik bankerne drøje hug for deres udlånspolitik. Specielt i forhold til de mindre vognmandsforretninger. Måske var Nordre Birks opsang med til at sætte en smule gang i tingene. For nogle er det blev lidt nemmere, men træerne vokser som bekendt ikke ind i himlen.

Jeg kan dog glæde mig over, at den europæiske nationalbank vil trykke milliarder af euro for at sætte mere opsving i økonomien og få bankerne til at åbne lidt mere for udlånskassen.

Der er også ved at blive etableret en nye fond med penge fra Danica Pension, ATP og PensionDanmark for at skabe bedre lånemuligheder for små og mellemstore virksomheder.

Udlånslysten i pengeinstitutterne er dog stadig til at overse. Vi venter fortsat på lidt bedre kreditmuligheder.

Nordre Birk har også deltaget aktivt på DTLs regionsmøder og regionsrepræsentantmøder. Vi har naturligvis også været på banen på Årets Refleksdag og ved andre arrangementer med trafiksikkerhed på dagsorden. Vi havde også medlemsmøde på Lyng Kro om den nye pris aftale med Statoil.

I det hele taget har Nordre Birk haft en ganske travlt år, og er blevet mere synlige.

I 2014 havde Nordre Birk også arrangeret skovtur for både aktive og for seniormedlemmer. Og jeg vil vove at påstå til deltagernes fulde tilfredshed.

De aktive besøgte det nye søfartsmuseum i Helsingør med efterfølgende frokost på Asminderød Kro. Seniorerne var på Frederiksborg Slot for at se den aktuelle 1864-udstilling. Frokosten blev holdt på Fyrkroen i Gilleleje.

Jeg kan allerede nu oplyse, at datoen for skovturen er lørdag 30. maj. Nærmere oplysninger følger. Foreløbig kan jeg kun oplyse, at det bliver en fælles skovtur for både aktive og seniorer.

Inden jeg slutter beretningen om Nordre Birks virke i det forløbne år, vil jeg rette en tak til mine kolleger i bestyrelsen for et godt samarbejde. Vi har måske ikke altid været enige, men det er jo udtryk for, at ingen kan tillade sig at falde i søvn. Underforstået - vi er levende bestyrelse.

Også en tak til vores regionskontor. Medlemmerne er ved at vænne sig, at det ligger i Roskilde, og at det er der, de kan få faglige råd og vejledning. Efter et par overgangsvanskeligheder er kontoret og medlemmerne ved at komme på bølgelængde.

Som I også ved, står formanden til rådighed, når medlemmerne har brug for faglig eller måske social hjælp.

Endelig en stor tak til vore trofaste medlemmer af Seniorklubben. De tager sig ikke alene af det store ansvar for vores gamle fane fra 1897. De også en garanti for, at

der er nogle, som bevarer de gode gamle vognmandsdyder. Og det er slet ikke så dårligt i en travl tid, hvor traditioner nærmest betragtes som et begreb, der ikke kan bruges til noget.

Tak skal I have.

Hermed vil jeg overlade beretningen til generalforsamlingen.

