

Debatindlæg af formand Ole Frederiksen, Nordre Birks Vognmandsforening, på DTLs generalforsamling den 9. maj 2015 i MCH Herning Kongrescenter

Heldigvis synes der at være vitaminer i det begyndende opsvinget, men det har altså også nogle omkostninger. I Nordre Birk har mange vognmænd store problemer med at skaffe kvalificerede chauffører.

Under krisen fik mange af vores gode medarbejdere job uden for transporterhvervet, fordi vognmændene ikke kunne tilbyde dem arbejde. Realistisk må det konstateres, at vi har mistet rigtig mange chauffører på den konto.

Vi må starte forfra og forsøge at gøre transportbranchen mere tiltrækkende. Og det bliver ikke den nemmeste opgave. Vores erhverv har svært ved at tiltrække unge. Ikke mindst på grund af de mange negative og ofte misvisende historier om branchen.

Manglen på kvalificerede chauffører er ved at udvikle sig til vel nok den største udfordring for den danske transportbranche. Fortsætter den nuværende udvikling, vil tusindvis af stillinger om få år ikke være besat med danske chauffører.

Hvis vores branche skal overleve, er vi tvunget til at opsøge de unge og fortælle dem om mulighederne i godstransporten. De unge kommer jo ikke af sig selv.

Jeg kunne godt tænke mig, at der med DTL som tovholder blev gennemført en hvervekampagne de steder, hvor vi har størst chance for at få fat i de unge. En oplagt mulighed er at satse på efterskolerne eller tilsvarende uddannelsessteder, hvor de unge er ved at finde ud af, hvad de vil med deres arbejdsliv.

Vi skal tale med de unge. Vi skal fortælle dem om branchen og om mulighederne for senere at få deres egen vognmandsforretning. Jeg tror, at udsigterne til at blive selvstændig er en drøm hos mange unge. Og drømmen om at blive vognmand ikke mindre, hvis de bliver præsenteret for en moderne lastbil, som de kan få lov til at kikke efter i sømmene.

Vi skal ud der, hvor de unge er, vise dem en rigtig lastbil og ikke nøjes med at tale om problemerne.

Jeg er overbevist om, at DTLs professionelle medarbejderstab i et samarbejde med regionerne og nogle professionelle og veltalende vognmænd kan markedsføre det godskørende transporterhverv, så vi bliver lidt mere attraktive for de unge.

Med opsvinget opstår automatisk behovet for at satse på nye opgaver, og det koster som regel penge. Men ordet finansiering er meget svær at finde i bankernes støvede ordbog for små og mellemstore vognmandsforretninger. Udlånsmæssigt er de stadig iført livrem og seler.

Hvis det endeligt lykkes at få en økonomisk ordening på plads, er det til en rente, som er langt højere end den, som de større vognmandsvirksomheder betaler. Men et opsving ikke kan

udvikles, uden at der også er vokseværk i de mindre virksomheder. Desværre er bankerne ikke nået til den erkendelse.

En stor ros til DTL for at få lidt mere styr på de små varebiler. Det har i mange år været en af Nordre Birks mærkesager, så vi ser frem til, at den nye specialforening kan medvirke til at skabe mere ordnede forhold på området.

Vi kan så håbe, at der efter et valg skabes mulighed for, at varebilerne på en eller anden måde knyttes til den lovgivning, som gælder for lastbilerne. Jeg har tiltro til, at DTL vil arbejde videre med sagen, men det gælder jo om at skabe et politisk flertal.

Mens vi er ved de love og regler, der gælder for godstransport, så har jeg altså meget svært ved at fatte fornuften i de aktuelle regler for studenterkørsel. Det kan da ikke være rigtigt, at gamle veteranlastbiler fritages for de køre-og hviletidsregler, som gælder for alle de andre lastbiler.

I praksis betyder det, at en veteranlastbil med samme chauffør lovligt kan køre med studenter fra tidlig formiddag til langt ud på natten, hvis han ellers kan holde sig vågen. Frem til 1. august vil der i hvert fald ikke blive udskrevet bøder.

Nyere lastbiler er derimod tvunget til at overholde køre-og hviletidsreglerne og må i samme tidsrum anvende to-tre eller flere chauffører. De er heller ikke fritaget for at få smidt en bøde i hovedet.

Efter min opfattelse må der i et retssamfund gælde de samme regler for samme slags kørsel. Ellers bliver der tale om konkurrenceforvrid

Som i andre vognmandsforeninger udkæmper Nordre Birk også sine lokale kampe for at gøre det lidt nemmere at være vognmand. En af dem er at få en forlængelse af en af Danmarks mest trafikerede motortrafikveje, men det er noget vanskeligere for os at få gennemført de nødvendige trafikforbedringer, end det er for vore kolleger i hovedlandet.

Jeg taler om forlængelsen af Hillerødmotorvejen fra Hillerød til Allerød. På den ni kilometer lange strækning, der er en af de store indfaldsveje til København, kører ca. 30.000 køretøjer i døgnet. Tallet er fra 2013, og det er med garanti vokset betragteligt.

Det var trafikmæssigt anderledes fredeligt, da jeg en mandag formiddag kørte hjem fra Transportmessen. Fra Herning til Vejle mødte jeg færre trafikanter end jeg normalt møder, når jeg kører fra Farum til Slangerup.

Men I har altså fået sådan en pæn motorvej.

I marts havde vi transportministeren til at besigtige vores trafikale problem. Vi fik den sædvanlige politikersnak om, at viljen til at omdanne strækningen til en motorvej var til stede, men at der manglede de nødvendige midler.

De trafikale problemer bliver endnu større, når det forhåbentligt snart bliver til realiteter med at genoplive den gamle færgerute mellem Hundested og Grenaa, som har ligget i dok i 20 år. Jeg

forudser en masse jyder, som vil få sig noget af en overraskelse, når de skal benytte sig af den i forvejen stærkt trafikerede motortrafikvej ind til København.

Velkommen i kø-helvedet.

I Nordre Birk har vi fornøjelsen af at få en ny bro over Roskilde Fjord. Det er vi naturligvis glade for, hvis det altså ikke var fordi, at det skal koste en lastbil 41 kr. at komme over den nye bro. Samtidig bliver det forbudt for lastbilerne at køre over den gamle Kronprins Frederiks Bro.

Brugerbetaling for nye trafikinvesteringer er ved at udvikle sig en farlig tendens, der kan blive et dyrt bekendtskab for vognmændene. Når riget fattes penge, kan der altid skrues lidt op på afgiftshåndtaget.

Vejdirektoratet har udskrevet en konkurrence om, hvad den nye bro skal hedde, og det har sat de lokale interesser i kog. Borgmesteren i Frederikssund er naturligvis imod, at Roskilde skal indgå i navnet. Den historiske forening i Jægerspris vil kalde den Dronning Margrethes Bro, mens den tilsvarende forening i Frederikssund ikke mener, at broen skal have et kongeligt islæt i navnet.

Vi vognmænd i Nordre Birk er anderledes realistiske. Vi har allerede døbt den nye bro til tvangsbroen. Det er det navn, som er mest dækkende.

Tak for ordet og tak for et godt samarbejde med alle medarbejdere i DTL.