



**Beretning fremlagt af formand Ole Frederiksen på generalforsamlingen i
Nordre Birks Vognmandsforening**

Lørdag 25. februar 2017 på Skævinge Kro

Mine damer og herrer.

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

En særlig velkomst til vore gæster.

Vennerne i DTL er repræsenteret ved underdirektør Frank Davidsen, redaktør John Larsen og direktionssekretær Lisbeth Hamberg, som også styrer Nordre Birks medlemskontor.

Senere får vi besøg af folketingsmedlem, Venstres trafikordfører Hans Andersen, som er født, opvokset og valgt i vores område, hvor han også bor. Han vil orientere om, hvad politikerne har tænkt sig at gøre ved den nordsjællandske infrastruktur. Eller måske mere, hvad der kan findes flertal for.

Endelig vil jeg byde velkommen til advokat André Rouvillian, til vores seniormedlemmer og til de fremmødte æresmedlemmer.

Siden forrige generalforsamling er Henning Rasmussen afgang ved døden. Jeg vil bede alle om at rejse sig.

Æret være hans minde.

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



Det er en fornøjelse at kunne indlede bestyrelsens beretning med at konstatere, at det generelt går økonomisk godt for Nordre Birks medlemmerne. Indtjeningen er stigende for langt de fleste medlemsvirksomheder. Og det uanset størrelse eller transporttype.

Opsvinget i vognmandsbranchen har hovedsagelig præget Nordsjælland og Storkøbenhavn. Vores kolleger i det jyske mangler stadig at lægge krisen bag sig.

Men inden de gode tider endeligt indfandt sig, var flere vognmænd i Nordre Birk gennem en barsk omgang med både konkurser, vedvarende underskud og mange økonomiske spekulationer. Nogle kørte trætte til sidst, eller også gjorde deres bank det.

Resultatet kan ses på vores medlemstal. Mange medlemmer er stoppet. Nogle frivilligt og andre knapt så frivilligt. Virksomhederne har også fusioneret. Det giver færre medlemmer. Da antallet af nye medlemmer er forholdsvis beskedent, må vi som mange andre vognmandsforeninger registrere en medlemstilbagegang.

Aktuelt har Nordre Birk 125 aktive medlemmer. Dertil kommer 43 seniormedlemmer.

Et fornuftigt antal men vi ser gerne, at det bliver højere.

Nu blæser der heldigvis mildere vinde over transportbranchen – i hvert fald her i vores område – og de skal udnyttes. Også til at skaffe nye medlemmer. Vi skal alle sammen ud og markedsføre Nordre Birk.

Mange uorganiserede vognmænd vil gerne være med i fællesskabet, når de finder ud af de mange goder, de kan få for kontingentet. Ikke kun kompetent råd og vejledning men også adgang til mange gode tilbud. Vi skal alle være sælgerne. Vi skal ud og fortælle, at det også økonomisk kan betale sig at være med i vores fællesskab. I tilgift får de politisk indflydelse og det sociale sammenhold helt gratis.

I jeres hverdag møder I med garanti mange vognmænd, som lige mangler det sidste spark for at melde sig ind i Nordre Birk. En enkelt og stilfærdig opfordring kan nogle gange være nok.

Til de nuværende medlemmer vil jeg gerne gøre opmærksom på, at I kan få endnu mere ud af jeres kontingent ved i højere grad at anvende vores regionskontoret. På kontoret i Roskilde sidder de professionelle konsulenter ikke på "den flade." De venter bare på, at I kontakter dem, hvis I skal have hjælp til at løse et lille eller stort problem. Det er deres job at betjene medlemmerne, og det er de ganske gode til.

Et fortsat opsving er ikke helt uden udfordringer.

Manglen på kvalificerede chauffører kan bremse udviklingen af de gode tider.

Transportbranchen har udviklet sig med mange specialopgaver, der stiller store faglige krav til medarbejderne. Komplicerede transportopgaver kan nu en gang ikke udføres af folk uden den nødvendige ekspertise. Og den slags opgaver bliver der stadig flere af.

Ved de igangværende overenskomstforhandlinger er vognmændene stillet over for kravet om tryghed i ansættelsen. Men der også et stort ønske om at få en efter- eller videreuddannelse for hele tiden at opdatere kompetencerne.

Det lyder umiddelbart godt, men hvem skal betale? Er det vognmanden gennem overenskomsten eller er det en offentlig opgave? Vi skal nødtigt have ødelagt mulighederne for at fortsætte fremskridtet.

De aktuelle forsøg med førerløse lastbiler kan måske på længere sigt mindske problemet med chaufførmangel. En vognmandskapacitet som DSV's direktør Jens Bjørn Andersen spår helt seriøst, at vi vil se førerløse lastbiler på vejene inden for de næste fem til ti år.

Jeg ser for mig en NBV-vognmand siddende derhjemme og elektronisk overvåge en kørslen uden noget på førersædet. Et realistisk fremtidsperspektiv, som vi måske snart bliver nødt til at tage alvorligt. Under alle omstændigheder er vi på vej ind i den fagre nye vognmandsverden.

Manglen på kvalificerede chauffører skyldes flere ting.

Gennemsnitsalderen blandt lastbilchaufførerne er stigende, og der er stort set ingen unge til at tage over. Vognmandserhvervet er heller ikke dygtig nok til "at sælge sig selv." I pressen hører vi mest om ulykker, udenlandske chaufførers lønpres og store bøder for selv små forseelser. Positive historier er mangelvare. Der er langt mere salg i død og ulykker.

Heldigvis ser det ud til, at transporterhvervet snart kan hente en politisk sejr, som kan medvirke til at gøre vores erhverv mere eftertragtet.

Regeringen har fremsat den tidligere transportministers udspil om at fjerne de såkaldte dumme bøder for at overtræde køre- og hviletidsreglerne. I et fælles hørings svar bakker alle vognmandsorganisationer op om forslaget. Det samme gør fagforeningen 3F, som kan være en



garant for, at "de røde" ikke stikker en kæp i hjulet med henvisning til, at mindre bøder vil slække på trafiksikkerheden.

DTLs mand i forhandlingerne er Frank Davidsen, som er til stede her på vores generalforsamling. Frank - vi håber, at du kommer hjem med et godt resultat.

Siden forrige generalforsamling er vi kommet lidt længere med at få gennemført flere af vores lokale mærkesager, men nogle steder mangler det sidste skub.

Det gælder den tiltrængte forlængelse og udbygning af Hillerødmotorvejen fra Allerød til Hillerød til en firesporet motorvej. Der er afsat 12 mio. kroner til en miljømæssig VVM-undersøgelse, som ventes at være to år. Vi venter fortsat på, at der kommer gang i undersøgelsen.

Frederikssundmotorvejens forlængelse ligger også i dvale. Også selv om den nye fjordforbindelse, der forbinder Frederikssund med Hornsherred, vil øge trafikken markant. Den nye Kronprinsesse Marys Bro over Roskilde Fjord åbner efter planen i 2019.

For brointeresserede kan jeg i øvrigt kun anbefale at besøge informationscentret i Skibby. Her kan man følge den aktuelle udvikling i brobyggeriet og få svar på spørgsmål om projektet. Udstillingen er efter min mening et besøg værd. Jeg taler af erfaring.

Med den nye bro bliver forbindelsen til København meget kortere og hurtige. Altså hvis vejnettet opgraderes, så det kan tage den tiltagende trafik. Desværre kæmper vi stadig med det problem, at de fleste beslutningstagere i Folketinget er jyder eller har en jysk baggrund.

Man kan kun håbe, at regeringen lytter til de seks nordsjællandske borgmestre, som i en kronik i dagbladet Børsen opfordrede regeringen til at komme ud af starthullerne. De kære borgmestre har tidligere uden større held forsøgt at få politikerne til at se positivt på nordsjællandske trafikinvesteringer. Forhåbentligt lykkes det denne gang.

Nordre Birk deler i høj grad borgmestrenes frygt for, at hovedstadsregionen kan knække midt over, hvis borgere og virksomheder fravælger Nordsjælland på grund af manglende udbygning af infrastrukturen.



Trafikale uoverensstemmelser findes også i vores eget område. Det idylliske og royale Fredensborg er kommet i søgelyset, fordi folketingspolitikere har ændret deres oprindelige tilsagn om, at modulvogntog kan køre gennem slotbyen.

En noget ophidset stemning fra nogle tusinde borgere var tilstrækkeligt til, at politikerne trak følehornene til sig. Der stod pludseligt vælgere på spil. Også selv om der efter al sandsynlighed er nogle år til næste folketingsvalg. Vi blev udsat for nogle politiske tøsedrenge, som kunne købes for impulsive vælgerbeslutninger.

Jeg vil godt sige en stor tak til DTLs administrerende direktør Erik Østergaard, som deltog i det borgermøde, hvor både folketingspolitikere og de lokale politikere uddelte verbale øretæver til tilhængere af mobilvogntog.

Erik havde frivilligt bevæget sig ind i løvens hule, men han er ikke sådan at vælte omkuld. Som eneste tilhænger af modulvogntog fastholdt han, hvad han og DTL mener er bedst for en samfundsmæssig transport. Stærkt gået i en forsamling, hvor han havde hele folkestemningen imod sig.

Nu ved jeg tilfældigvis, han af dronning Margrethe er benådet med et ridderkors. Måske derfor fandt han i slotsbyen Fredensborg sin royale og indre styrke til at kæmpe så meget for modulvogntog.

For transporterhvervet er det måske mere alvorligt, at debatten om modulvogntog i Fredensborg tilsyneladende har givet nogle af de lokale politikere "dårlige ideer." En af dem er at udelukke alle lastbiler fra bymidten. Det kan ske ved at ændre statsvejen rute 6 gennem Fredensborg til en kommunal vej, så byrådet selv kan bestemme, hvem der må køre på vejen. Til gengæld skal Isterødvejen omdannes til en statsvej.

Folkestemningen i Fredensborg har vist, at ikke alene modulvogntog men også almindelige lastbiler ikke er velsete i kongebyen. Med den kommende kommunevalg i efteråret er det ikke urealistisk, at de lokale politikere vælgermæssigt føler sig presset til at gøre den indre by til et lastbilfrit område. Også uanset de konsekvenser, det skaber for det lokale erhvervsliv og dermed borgerne, som er afhængige af daglige forsyninger.

Det skulle dog ikke undre mig, at der i så fald indføres undtagelsesbestemmelser for de daglige forsyninger til Fredensborg Slot. Selv en socialdemokratisk borgmester kan se en fordel i at være kongetro. Det kaster glas over byen at have majestæten boende en stor af året.



Langt om længe ser det ud til, at der kommer ordnede forhold for kørsel med varebiler under 3.500 kg.

Da politikerne endeligt tog sig sammen til at se på problemet, fandt de hurtigt ud af, at det indeholdt en del politisk sprængstof. Derfor blev det efter normal folketingspraksis for ubehagelig sager henlagt til behandling i et udvalg.

Efter DTLs mening var der tale om at sende problemet til hjørnespark - med opbakning fra ITD og DI Transport. Sparket blev oven i købet udført af en af vennerne – Venstres nu forhenværende transportminister Hans Christian Schmidt.

Nu håbes der fra hjælp fra transportminister Ole Birk Olesen, som har lovet at sætte gang i udvalgets arbejde. Håbet ligger i, at han tilsyneladende har slækket på sin liberale tankegang. Således har han anvendt Uber-sagen til at skabe mere ordnede forhold på taxa-området.

Ole Birk Olesen kan blive et spændende bekendtskab for transportbranchen. Forhåbentligt også et positivt bekendtskab.

Vi vognmænd er underkastet skrappe regler. Desværre oplever vi, at myndighederne, der skal administrere reglerne, ikke altid lever op til deres ansvar. Jeg vil fremhæve et par grelle eksempler fra Helsingør og Halsnæs kommuner.

I begge tilfælde drejer det sig om udbud af vinterførerbekæmpelse, som godt nok er undtaget for de normale køre- og hviletidsregler men ikke for at overholde anden transportlovgivning.

I Helsingør havde en udvalgt vognmand ikke fået synet sin bil. Alligevel fik han det eftertragtede udbud til vinterførerbekæmpelse.

I Halsnæs vandt en vognmand et udbud om vinterførerbekæmpelse, uden at kommunen kontrollerede, om de nødvendige tilladelser var i orden. Det viste sig, at vognmanden ikke havde nogen godskørselstilladelse, men han var åbenbart tilstrækkelig billig.

Et andet udbud i Halsnæs kommune gik til en bondemand med en traktor, der kan sprede salt. Samme bondemand kan i realiteten overlade saltspredningen til en 16-årig, som gerne må køre traktor. Også på vejene. Det er ikke ulovligt men efter min mening sikkerhedsmæssigt dybt uansvarligt.



For vognmandserhvervet, som er udsat for en meget streng kontrol, kan det undre, at kommunerne er så overfladiske med kontrollen af, om reglerne overholdes. Det drejer sig åbenbart mere om billige tilbud end om kvalitet og trafikikkerhed.

Eksemplerne fra de to kommuner øger ikke ligefrem respekten for det kommunale system.

Nordre Birk har forelagt de grelle eksempler for overtrædelse af gældende regler for Trafikstyrelsen. De to kommunerne har fået en påtale, og nu skulle tingene være bragt i orden.

Nordre Birk har det ikke så godt med den lokale afdeling af 3F, som oversat til fodboldsprog mere går efter manden end efter bolden.

Da et af vore medlemmer overtrådte overenskomsten, fik han naturligvis en bod i arbejdsretten. Den betalte han og rettede sig ind efter de gældende overenskomstregler. Derefter troede vi, at alt var i den skønneste orden, men 3F blev ved at genere vognmanden. Chikanen var så grov, at vognmanden til sidst følte sig truet på sin forretning.

Vi har henvendt os til både DTL og til DTLs Arbejdsgiverforening, som nu vil følge op på sagen. Det kan ikke være rigtigt, at en vognmand, som har betalt for sin overtrædelse, i den grad kommer i 3Fs gabestok.

Det er i øvrigt ikke første gang, at den lokale afdeling af 3F er på krigsstien. Vi har tidligere været ude for et lignende tilfælde.

Siden forrige generalforsamling har vi haft adskillige og velbesøgte medlemsarrangementer.

Skovturen for aktive og seniormedlemmer begyndte med lidt åndelig føde på Furesø-museerne – en selvejende institution, der har til formål at indhente og bevare information om Furesø i fortid og nutid. Derefter var der spisning på Ganløse Kro. Knap et halvt hundrede deltog i arrangementet.

Nordre Birk var også vært på spark-dæk dagen hos Volvo Truck Centret i Hillerød. Op mod 100 vognmænd og branchefolk fik en god snak og levede helt op til dagens formål – at udbygge det sociale sammenhold. Naturligvis tilsat den nødvendige portion faglighed.



Dagen bød også på fremvisning af nyt vognmandsmateriel, og nogle af medlemmerne præsenterede deres nyeste og ældste lastbiler. Helt igennem en god dag, der var med til at sætte de godskørende vognmænd i et positivt lys. Også i den lokale presse.

For kort tid siden havde vi også et arrangement med Finn Bjerremand fra DTL og Carl Peter Frederiksen fra TungVognsSpecialisten. Vi fik genopfrisket krav og regler for vægt og dimension og for køre- og hviletider. Godt et halvt hundrede deltog i arrangementet, som blev indledt med stegt flæsk og persillesovs på Lyng Kro.

Inden jeg slutter, vil jeg takke mine kolleger i bestyrelsen for at godt samarbejde. Det er vel efterhånden gået op for de fleste, at Nordre Birk har en levende bestyrelse. Fuld af vitaminer, som også er nødvendige for, at en styrelse kan fungere optimalt. Vi kan have forskellige opfattelser, men vi finder altid en løsning. Vi er nemlig en demokratisk bestyrelse.

Der skal også lyde en tak til medarbejderne på regionskontoret i Roskilde. Afstanden til Roskilde har vist sig ikke at være noget større problem. Mobilen er jo altid i nærheden. Til gengæld har placeringen i Roskilde sparet os for en del penge, og det er jo noget som enhver vognmand kan forstå.

Også en tak til Lisbeth Hamberg. I sin forholdsvis korte tid som sekretær har hun vist sig at være en stor gevinst for Nordre Birk.

Inden jeg overlader beretningen til generalforsamling vil jeg udtrykke et på gensyn lørdag 11. marts til festen på Comwell, når vi skal fejre Nordre Birks 120 år jubilæum.

Tak.

