



Kongsbergbedrift roper varsko

Entreprenør- og transportbedriftsleder Trygve Løvås ser mørkt på situasjonen dersom ikke prisene på drivstoff blir redusert. Nasjonens økonomi vil bli mer opphetet av flere på trygd enn av at viktige næringer får kostnadsreduksjoner for å overleve.



4 bedrifter – storforbrukere av diesel

Trygve Løvås (bildet) driver fire bedrifter som alle er storforbrukere av drivstoff, og som er helt avhengig av ganske store mengder diesel for å holde sin virksomhet gående. Kongsberg Entreprenør AS, Kongsberg Containertransport AS, Kongsberg Kranservice AS og Kongsberg Miljødeponi AS er blant de mange selskaper i Norge som nå lider under at drivstoffkostnadene har eksplodert.

Det er ikke bare for alle transport- og entreprenørbedrifter å sende kostnadsøkningen videre til dem som skal betale for våre tjenester. Mange er bundet opp i kontrakter som hindrer at vi blir kvitt stor ekstrabelastning. Dessuten sliter også mange andre, og hvis våre kunder ikke har evne til å betale er vi like langt. Nå må snart myndighetene forstå alvoret.

Henvendelse til Buskerud politikere

Løvås har henvendt seg til stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen (Sp) og Trond Helleland (H) fra sitt eget valgdistrikt Buskerud med beskrivelse av alvoret i situasjonen. Disse og flere rikspolitikere har stilt opp i flere NLF sammenhenger, og har da tilsynelatende vist forståelse for at vi trenger en levedyktig norsk transportnæring. Nå har de sjansen til å vise at de mener alvor, og ikke bare holder festtaler hver gang det er valg.

Situasjonen norske transport- og entreprenørbedrifter står opppe i er ikke til å leve med, sier Løvås. I 2021 hadde hans bedrifter dieselutgifter på tilnærmet 25 millioner kroner. Med den økning som har vært siden nyttår på 25 – 30 % vil de kunne havne på 32 – 33 millioner hvis dette fortsetter. Dette vil innebære 6 – 7

millioner i økte dieselkostnader – alle summer eks. mva. I tillegg kommer alle andre prisøkninger, som rammer hardt for næringer som i utgangspunktet har drevet med små marginer og lite fortjeneste på bunnlinjen.

Løvås har vanskelig for å forstå logikken i enkelte politikeres argumentasjon. Det er jo helt vanvittig at noen kan innbille seg at det blir press i økonomien ved å berge den drivstoffavhengige delen av næringslivet med lavere avgifter. Det som derimot vil gi press er hvis bedrifter begynner å gå overende. Det er ikke uten videre sikkert at noen står klar til å overta hvis mange av oss ikke klarer mer. I Løvås sine bedrifter er det til sammen 85 ansatte og om lag 20 – 30 innleide lastebiler og anleggsmaskiner til enhver tid. Det kan da umulig bli et samfunnsøkonomisk lønnsomt regnestykke om en istedenfor å redusere dieselavgiften havner i en situasjon hvor mange av disse må over på arbeidsledighetstrygd istedenfor å motta lønn for å forsørge seg og sine og betale skatter og avgifter. De sosiale kostnadene i dette landet er mer enn høye nok som de er, om vi ikke skal dytte enda flere inn dette systemet. Det er da vi kan snakke om overoppheting av økonomien, sier Trygve Løvås. Han krever at det politiske lederskapet nå må fremstå med ryggrad. Det er ikke holdbart at avgiftene på diesel skal knekke viktige bedrifter samtidig som staten selv håver inn enorme ekstrainntekter fra avgifter på drivstoff, strøm og andre ting som prisene skyter i været på.



Må seriøst vurdere aksjoner

Løvås er blant dem som mener både transport- og entreprenørnæringen seriøst må vurdere om det kan brukes hardere lut for å få verden rundt oss til å våkne. - Mange snakker om at vi bør finne noen effektive aksjonsformer. Hvis transport- og

entreprenørnæringer stanser opp så vil kanskje flere få opp øynene. Løvås er klar over at næringsorganisasjonene kan være bundet til vedtak som hindrer sterke aksjonsvirkemidler, men mener situasjonen er så alvorlig at vi må vurdere om vi må endre vedtak som eventuelt hindrer en tøffere linje.



Lundteigen: Grasrotopprøret vokser

Per Olav Lundteigen bekrefter å ha mottatt henvendelsen fra Løvås, og sier det er slike faktaberetninger fra virkeligheten som kan bidra til å få frem alvoret. I Senterpartiet fortsetter det interne presset fra grasrota, men dessverre er det ikke så mange av de mest sentrale skikkelsene i partiet som våger å stikke frem hodet.

Det har etter hvert blitt kjent at det er partietablisementet i Arbeiderpartiet som hindrer handling i denne viktige saken, men også der har Lundteigen håp om at grasrota kan spille en rolle hvis de sender tydelige signaler til partiledelsen.

Fra Høyre mener han det ikke er annet å vente enn at de velger en klassisk høyrelinje basert på et misforstått syn på hvordan det skapes press i økonomien.

Lundteigen synes ellers at beslutninger i andre land om å redusere drivstoffavgiftene bør vektlegges av den norske regjeringen. Når til og med Sverige som vårt nærmeste naboland viser handling bør det også skje noe i Norge.

Lunkent Høyre - Helleland svarer ikke

Trond Helleland som er parlamentarisk nestleder i Høyre og nestleder i Stortingets transportkomite har ikke svart på hverken Løvås eller NLF region 3 sin henvendelse om drivstoffavgiftene. Helge Orten som var partiets leder i samme komite i forrige stortingsperiode, har imidlertid signalisert til media at Høyre er forberedt på å være med på løsninger. Han påpeker at økonomisk ansvarlighet og budsjettmessige inndekning må ligge til grunn. Som enkelte av myndighetenes økonomiske rådgivere har de sine teorier om hvordan det skapes press i økonomien. Fra utsiden oppleves Høyre som noe lunkne i denne saken. Mange hadde nok forventet en tydeligere retning fra et parti som tradisjonelt har likt å fremstå som næringslivsvennlige. Norske næringslivsorganisasjoner har stått sammen i sine krav om politisk handling for å få ned drivstoffkostnadene, og vi bør forvente at Høyre tar et tydelig standpunkt og styrker sin innsats på dette området.

Frp med klart mål

Fremskrittspartiet er det partiet som så langt har vært tydeligst i sitt budskap og som har tatt en rekke initiativ for å få drivstoffprisspørsmålet på den politiske dagsorden. Stortingsrepresentant Morten Stordalen fra Vestfold var blant dem

som deltok på NLF Region 3 sin årskonferanse. Der understreket han at hans parti prioriterer redusert drivstoffavgift svært høyt. Frp har også tilkjennegitt at de i forhandlinger i Stortinget vil kjempe hardt for saken.

NLF kjemper på

NLF bruker alle tilgjengelige kanaler for å få frem hvor hardt norske transportbedrifter rammes av prisseksplasjonen på drivstoff. Det blir særlig lagt vekt på å kommunisere budskapet til det politiske miljøet. Blant annet har administrerende direktør Geir A. Mo hatt møte med finansministeren og sentrale politikere får tett oppfølging.

På regionalt nivå har også organisasjonens ledere hatt betydelig kontakt med nøkkelpersoner innfor respektive kontaktnett.

TRUCK DEAL OG KAFFEKOPPEN

Truck Deal - 25% rabatt på forskjellig mat og drikke kun for NLF. Kaffekoppen gir så mye varm drikke du ønsker

Truck Deal er en variert, sunn og fristende meny:

- Baguette
- Sandwich
- Toast
- Matpakke
- Burgere
- Salater
- Wraps
- SUB
- Chiabatta
- Quesadilla
- Burrito
- Nacho



Bjønnes oppgitt over lokalpolitikere – mener klokka skrus tilbake i samferdselspolitikken

Hvis ikke lokalpolitikere evner å forvalte lokalt selvstyre med fornuft kan en lure på om noen med mer politisk modenhet må gripe inn. Når Grenland politikerne stopper viktig vei- og byutvikling trenger vi å bli reddet fra dem.

Det er NLF sin fylkesleder i Telemark, Frode Bjønnes (bildet), som fyrer av sterke kraftsalver etter at det politiske flertallet i Porsgrunn nå snubler i sin vei- og byutviklingsplanlegging.

Kommunedelplan Rv36 Skjelsvikdalen-Skyggestein – byutvikling i revers



Når formannskapet i Porsgrunn nå har vedtatt at de ikke vil legge opp til en nødvendig og helhetlig løsning for trafikksystemene i Grenlandsområdet så settes utviklingen i revers. Det rammer næringslivet og lokalsamfunnet sterkt når Rv 36 skal holdes nede og begrenses til et bypakkeprosjekt. Det regionen trenger er en skikkelig forbindelse mellom E18 og E134 som kan gi en fornuftig flyt i næringstransporten mellom sør, øst og vest.

Rammes av politisk trend

Nå virker det som om vi blir rammet av noen politiske trender som mangler kontakt med virkeligheten, og som er uten forståelse for et samfunns behov for verdiskapning og lønnsomt næringsliv. Transport som er nødvendig for å få hjulene til å gå rundt i samfunnet ser ut til å

ha blitt det store politiske hatemnet som skal motarbeides så mye som mulig. Politikere som hevder de ønsker utvikling skyter seg selv i foten når de undergraver transportnæringen, og tror vi kan klare oss uten velfungerende veisystemer. Når klokka nå ser ut til å være i ferd med å bli skrudd tilbake i samferdselspolitikken må vi bruke utestemmen på politikerne.

Flere bomskudd

Bjønnes minner også om fergesaken som eksempel på politisk inkompetanse. Når de har gått hen og kjøpt en ferge til 80 millioner kroner uten å ha kaianlegg til den blir som å bestille seg en fet biff når en har kjevelås. Det var Porsgrunn kommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt fergeselskap som syntes det var en god ide med el ferge fra fastlandet til Sandøya med sine 300 fastboende. Den gamle fergen var gammel og slitt. Derfor ble det trakkett til med ny, større og tidsriktig

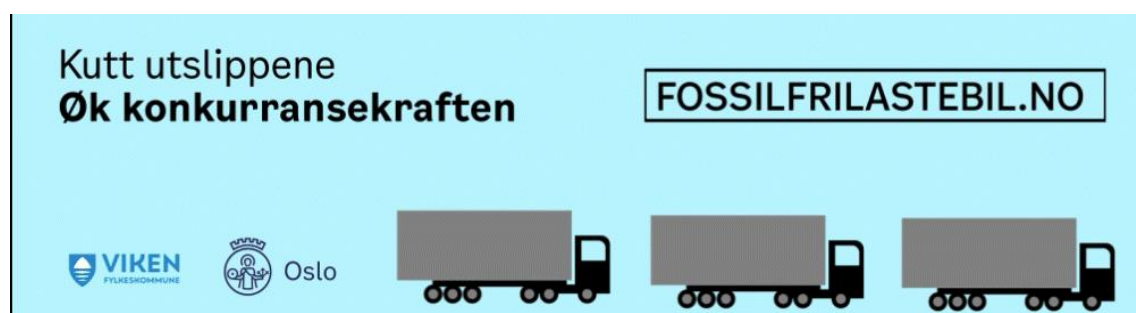
ferge. Det var bare det at kaianlegget ikke kunne ta imot den. Derfor har den blitt liggende til pynt siden i fjor sommer. Kaianlegget som er nødvendig for å få satt den i drift ble først kostnadsberegnet til 20 millioner kroner, men nå har kommunen funnet ut at det isteden vil koste et sted mellom 150 og 200 millioner kroner. Frode Bjønnes er ikke imponert, og frykter at det heller ikke vil gå bra når det samme politiske lederskapet nå skal planlegge veiutviklingen i kommunen. Overlat heller ansvaret til noen voksenpersoner som vet hva de holder på med, er Bjønnes sitt hjertesukk.

Gi vegvesenet sterkere posisjon og porteføljestyring

Gjennom Nye Veier sin porteføljestyringsmodell fikk vi bekreftet at å tildele veiutviklingsaktørene en sterkere mulighet til å ha hendene på rattet i forbindelse med planlegging og gjennomføring gir mer effektiv og økonomisk veiutbygging. Kommuner og særinteresser kan da ikke like enkelt kunne obstruere en fornuftig og nødvendig utvikling. Derfor trenger vi å la Statens vegvesen få tilsvarende mulighet til å kunne skjære gjennom når ting stopper helt opp i kommunalt byråkrati og lokalpolitisk dragkamp.

Henvender seg til sentrale myndigheter

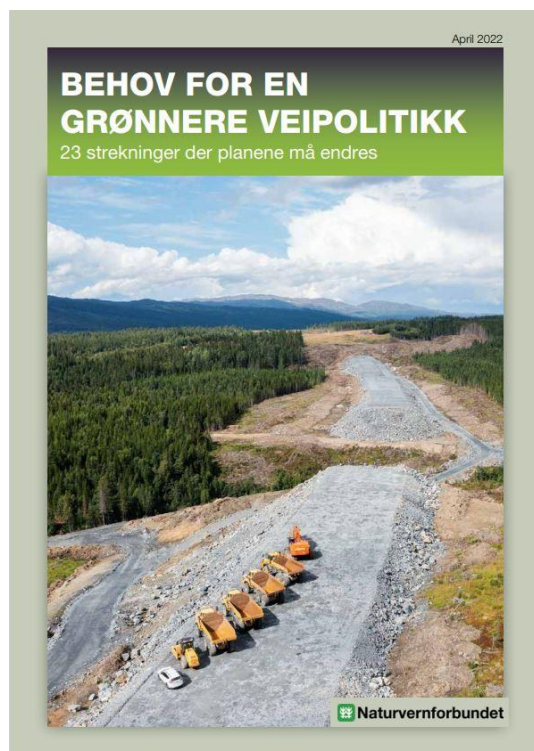
NLF fylkeslederen vil rette sin appell til sentrale myndighetsinstanser som kan få vurdert spørsmålet om porteføljestyring eller andre endringer i systemet som kan sikre bedre og helhetlig ivaretagelse av veiutviklingsprosesser. -Vi kan ikke ha det slikt at ting blir blokkert og stopper opp på grunn av en og annen lokal instans som vil noe annet. Selvsagt skal alle høres, men alle kan ikke få veto rett på alt. Da vil vi kunne ende med et lappverk av et veisystem, med flaskehalser og dårlige løsninger både her og der. Politikernes agering i Grenland er et bevis på at det trengs en overordnet håndtering av vei- og infrastrukturutviklingen, sier Frode Bjønnes.



[Fossilfri lastebil - slik kan tungtransport kutte utslipp \(klimaoslo.no\)](https://klimaoslo.no)

Naturvernforbundet med veislaktplan

Flere veiprosjekter i vår region vil bli stanset eller nedskalert betydelig dersom Naturvernforbundet får det som de vil. Blant annet rammes E134 Saggrenda – Elgsjø og E16 Skaret – Hønefoss dersom politikerne imøtekommer deres veislaktplan.



Flere prosjekter i vår region skytes ned

Siste uken i mars fikk Naturvernforbundet mye oppmerksomhet i NRK for sitt forslag om revurdering av en rekke viktige veiprosjekter. De har utarbeidet en rapport hvor de radbrekker veiutviklingsplaner over store deler av landet. Deres viktigste budskap er at de vil ha slutt på bygging av fire felts motorveier med 110 km/t fartsgrense. Noen prosjekter vil Naturvernforbundet ha stanset helt og andre vil de ha betydelig nedskalering av. E134 strekningen Saggrenda – Elgsjø mellom Kongsberg og Notodden vil ha redusert til 2/3 felts vei med 90 km/t istedenfor den smale 4 felts løsningen som det er lagt opp til.

Prosjektet E16 Skaret – Hønefoss vil da ha stanset, og heller få en viss opprusting av dagens vei med montering av midtrekkverk.

E18 Tvedestrand – Bamble vil de også betydelig ned i standard på, angivelig for å verne matjord.

E134 Gvammen – Vågsli foreslå skrinlagt. Det sammen gjelder andre helt nye traseer mellom Kongsberg og Haugesund.

23 strekninger, 850 km rammes av veislaktplanen

Rapporten til Naturvernforbundet ser på 23 strekninger på til sammen rundt 850 km, fra Lyngdal i sør til Steinkjer i nord, der det planlegges omfattende veiutbygging, i hovedsak motorveier for høy fart. Rapporten lister opp status for planene, peker på utfordringene med dem og presenterer forslag til alternative løsninger.

De mener motorveibygging fører til betydelige inngrep i natur, matjord og friluftsområder og gir store klimagassutslipp. Overdimensjonerte motorveier

hevder de koster samfunnet store beløp, og pengene mener de trengs til andre ting.

Hovedargumentet til Naturvernforbundet er at jo mer veimeterbredde en tar, dess mer belastes og bygges naturen ned.

Skuffende for næringslivet

Mange i transportnæringen vil nok oppleve det som skuffende at en organisasjon som Naturvernforbundet med et tilsynelatende godt formål inntar en sterkt politisert rolle hvor helhetssyn og verdiskapning skyves til side.

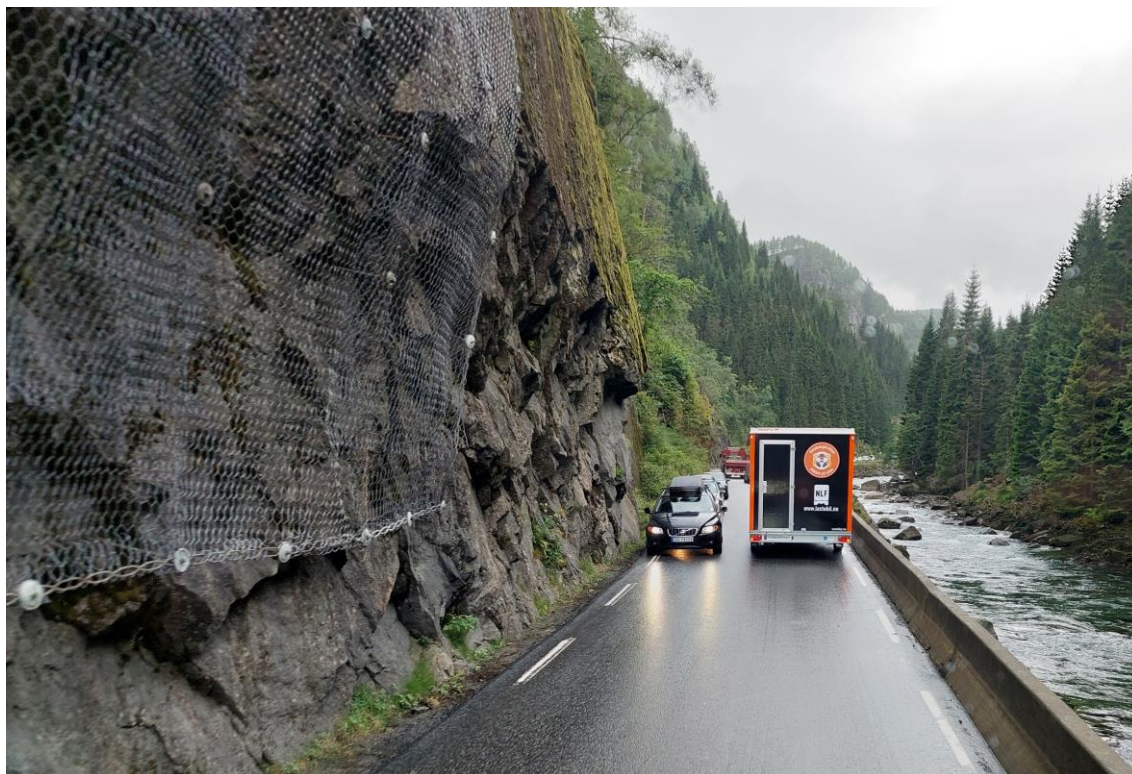
Å bygge litt bedre, men ikke godt nok vil være samfunnsmessig og økonomisk negativt. Det vil gi en betydelig risiko for store kostnadsøkninger på lenger sikt istedenfor besparelser slik Naturforbundet kalkulerer med. Årsaken til det er at den reelle trafikkutviklingen raskt vil gjøre at en halvveisløsning nå, om få år vil vise seg å ikke holde. Da vil kostnadene for å rette opp eventuelle underdimensjonerings fører til langt høyere kostnader enn hvis ting hadde blitt gjort skikkelig i utgangspunktet. Fra historien vil det kunne hentes frem en rekke eksempler på at manglende fremsynthet har blitt kostbart i det lange løp.

Optimale veier som er dimensjonert slik at det ikke oppstår køer og som har færrest mulig hindringer vil gi god flyt i trafikken og gi mulighet for å kjøre riktig, miljøvennlig og trafiksikkert. Det er det ikke bare nærings- og samfunnsøkonomisk fornuftig å bygge skikkelige veier, men det er også det mest miljøvennlige en kan gjøre.

Næringslivet og de som lever av den verdiskapning det står for må sette sin lit til at rikspolitikkerne fortsetter å se veiutvikling i et større og langsiktig perspektiv, og at arbeidsplasser, miljø og trafiksikkerhet blir vektlagt høyt.



Norge har 14 000 km med for smale veier



-NLF har påpekt dette i årevis, sier Geir A. Mo i en kommentar til tallene NAF nå legger frem. Arkivfoto: André Kjærnsli/NLF.

Publisert på www.lastebil.no
Av André Kjærnsli

Nye tall fra NAF viser at Norge har 14 000 kilometer med for smale veier, og at etterslepet på vedlikeholdsarbeidet er enormt. Det tilsvarer nesten seks ganger distansen fra Nordkapp til Lindesnes. - Det er godt å se at NAF deler vårt syn på dette, sier Geir A. Mo i Norges Lastebileier-Forbund.

- Dette er en kraftig vekker til politikerne. Nesten hver fjerde meter med hverdagsvei er for smal.

Det sier Camilla Ryste, kommunikasjonssjef i NAF, Norges Automobil-Forbund.

NAF har gjennomgått veibredden på alle fylkesveier og riksveier i Norge.

Resultatet er nedslående:

- Norske veier har standarder for bredde og midtstripe, avhengig av hvor mye trafikk det er på veien. Tallene våre viser at bredden på en tredjedel av riksveinettet og en fjerdedel av fylkesveiene ligger under disse standardene, sier Ryste.



Størst mangler på fylkesveiene

Hun sier at det er på fylkesveiene hvor mangelen er størst, målt i antall meter.

- Det er de veiene som folk kjører på til hverdags som er for smale. 11 000 av 14 000 kilometer med for smal vei er i dag fylkesvei. Om lag hver fjerde meter med fylkesvei er for smal.

På toppen av etterslep på 100 milliarder

Tallene kommer på toppen av et vedlikeholdsetterslep beregnet til 100 milliarder kroner. Ryste mener politikerne nå må prioritere vedlikehold og oppgradering på et helt annet nivå enn de gjør i dag.

- Vår gjennomgang viser at tallene for å få opp standarden på norske veier er enda større, fordi utvidelser og oppgraderinger kommer i tillegg til dette. Det kreves et enormt løft for å få bukt med dette, sier Ryste.

- Dårlige veier er en stor kilde til bekymring for folk på hverdagsreisen, spesielt i distriktene. Halvparten av norske bilister vil at vedlikehold skal prioriteres opp politisk, det er en betydelig større andel enn de som vil prioritere opp nybygging av vei, sier hun.

NLF har sagt dette i årevis

Siste gjennomgang av standarden på fylkesveinettet ble gjort i 2013. Da beregnet Statens Vegvesen at det ville koste 55 milliarder kroner å hente opp igjen forfallet. Siden da har prisøkninger og ytterligere forfall drevet kostnaden mot 70 milliarder kroner for fylkesveiene alene. Dette beløpet inkluderer imidlertid ikke oppgraderinger, som for eksempel breddeutvidelser.

- Det er fullt mulig å fjerne etterslepet på vedlikehold innen 2030. Dette forventer vi at regjeringen tar tak i og kommer med en plan for, slik de har lovet, sier Ryste.

NLFs Geir A. Mo har følgende kommentar;

- Dette har vi sagt hvert eneste år. Vi i NLF mener det er viktigere å bygge og forbedre eksisterende veinett enn å lage nye bruer og undersjøiske tunneler. Veiene mellom fjordene må prioriteres først.

**Sliter du med tunge
tanker etter ulykke?
Kontakt Kollegahjelpen!**



**KOLLEGA
HJELPEN**
415 44 400





Mange av veiene i Norge er både smale og dårlige. Foto: NAF

Fakta om det norske veinettet:

- Det finnes standarder for hvor brede norske veier skal være, og når det skal være midtstripe. Standarden baserer seg på hvor mye trafikk det er på de forskjellige veiene.
- Når man legger disse standardene til grunn viser det seg at Norge har 11 000 km med fylkesvei som er registrert som er for smal sammenliknet med trafikken. Det tilsvarer om lag 25 prosent av fylkesveiene.
- 3249 kilometer med europavei og riksvei er registrert med for liten veibredde. Det er snaut en tredel av riksveiene.
- I tillegg kommer 9908 kilometer med fylkesvei uten registrert midtlinje, og 1156 km med europa- og riksvei uten registrert midtlinje

Kilde er Norsk Veidatabase, analysen er utført våren 2021. Tallene kan være større, fordi rundt 1700 km med riksvei og 3200 km med fylkesvei er ikke registrert med status for veibredde eller midtstripe. I NAFs utregning er det tatt hensyn til at en del av veinettet går gjennom sårbar mark og derfor skal være smalere, ifølge retningslinjene.



Viken planlegger fremtid uten Viken

Nærmere 200 mennesker var samlet i Drammen da Viken fylkeskommune skulle meisle ut regionale planer for tre nye fylker.

Det var ikke bare fylkeskommunens egen folk med politikere og administrativt ansatte som utgjorde forsamlingen, men også representanter fra organisasjoner, konsulentmiljøer osv.



Planarbeid krever mye tid og oppmerksomhet i driften av norske fylkeskommuner, og når Viken ble etablert overtok de rundt 30 regionale planer fra de gamle fylkene. Akershus, Østfold og Buskerud skal gjenoppstå fra 1. januar 2024. Arbeidet med plangrunnlaget for de tre gamle/nye fylkene er nå i gang, og det strategiske forumet som ble avholdt i Drammen er ledd i dette arbeidet.

Som i det meste av norsk offentlig planlegging for tiden er det de såkalte bærekraftsmålene som danner hovedbasis. Klima, miljø og grønne løsninger får svært mye oppmerksomhet. Et hovedmål med grunnlags- og forankringsarbeidet som gjøres nå i overgangen fra Viken er å få alle til å trekke i samme retning.

Fylkesrådsleder Siv Henriette Jacobsen (Ap) er leder for programstyret. Hun uttrykker det slik:

- Regional samfunnsutvikling og planlegging dreier seg om å få ulike samfunnsaktører til å jobbe mot samme mål. Vi har ulike roller og sitter på ulike virkemidler, men de store samfunnsutfordringene og målene har vi i stor grad felles, sier hun.

Geografiske utvalg opprettet for de tre nye fylkeskommunene

Det er blitt besluttet hvem som skal sitte i de geografiske utvalgene for de tre nye fylkeskommunene.





Disse tre skal lede de geografiske utvalgene i de tre nye fylkeskommunene. Akershus: Anette Solli (H). Buskerud: Tore Opdal Hansen (H). Østfold: Benedicte Lund (MDG). Foto: Viken fylkeskommune

Fylkestinget i Viken har behandlet sak om videre arbeid for etablering av nye fylkeskommuner.

I denne saken ble det blant annet klart hvem som skal sitte i de tre geografiske utvalgene som opprettes fram til de tre nye fylkene er på plass.

Utvalgene skal behandle og komme med forslag til innstilling i alle saker som berører etableringen av de tre nye fylkeskommunene frem til opprettelsen.

De geografiske utvalgenes virketid er fra 31. mars 2022 til valgdagen for fylkestingsvalg i 2023.

Det er opposisjonen som har leder og en av to nestledere i utvalgene.

- Leder i geografisk utvalg for Akershus er **Anette Solli (H)** og nestledere er Kristin Antun (MDG) og Hoda Imad (Ap).
- Leder i geografisk utvalg for Buskerud er **Tore Opdal Hansen (H)** og nestledere er Lavrans Kierulf (Frp) og Bjørn Tore Ødegården (Ap).
- Leder i geografisk utvalg for Østfold er **Benedicte Lund (MDG)** og nestledere er Finn-Erik Blakstad (V) og Håkon Tolsby (Sp).



Ungdomsskoleelever i Drammen fikk høre om sjåføyrket

28. april besøkte rundt 1200 niendeklassinger fra ulike ungdomsskoler i Drammensområdet Åssiden videregående skole for å bli presentert for de ulike yrkesfagutdanningene ved skolen.

Transport- og logistikkutdanningen var blant dem som ble presentert. Ungdommene kom i puljer gjennom hele dagen til lokalene linjen har ved skolen. Der var representanter fra OLT, NLF og noen lokale transportbedrifter sammen med linjelærerne for å snakke om transportnæringen, sjåføyrket og utdanningstilbudet.



I informasjonsgruppen fra næringen inngikk alt fra bedriftsledere, sjåførere, lærling og ansatte i OLT og NLF. Transportselskapene hadde med seg lastebiler for å vise noen av de ulike typer transport som finnes. Fylkesleder Per Einar Stand stilte opp med sin bedrift GS Bulktransport AS. Han er meget godt fornøyd med å ha nådd ut til så mye ungdom i løpet av en dag. -Det er i denne fasen de fleste begynner å reflektere over yrkesvalg - og da må vi være på banen, sier han.

Blant dem som deltok fra næringen var også NLF sin nye medarbeider innenfor rekruttering, Christopher Sternefalk, som kommenterer opplevelsen på regionen sin Facebookside – følg lenken:

[Facebook](#)





Drammen og omegn lastebileierforening inviterer til medlemsmøte torsdag 5. mai

Sted: Utengen Transport A/S Gjellebekkstubben 29 kl. 19.00

Dag Øyvind Hvaal fra Statens vegvesen skal holde et foredrag om utekontrollen. Her kan det være nyttige ting som vi bør tenke når vi er ute og kjører.

Fra Maur kommer Gunnar Hagen og informerer om deres produkter og nyheter.

Det blir servert Pizza under møtet.

Dette er første gang som vi nå møtes etter sammenslåingen av lokallagene, og styret håper på god oppslutning.

Velkommen!



Gjør bommen trang og prisen høy

Venstresiden har landet enighet med Høyre om en revidert Oslopakke 3 som skal sikre videre baneutvikling og drift av busser, finansiert av høyere bomtakster.

For perioden 2023 – 2026 vil politikerne ta inn 5 milliarder mer i bompenginntekter fra bommene i hovedstadsområdet. Prisøkningen skal skje i to etapper, først fra 1.9.2022 og neste fra 1.1.2024.

Nullutslippskjøretøy skal få takster lik 50 % av normaltakst, men elektriske varebiler og tunge kjøretøy skal stimuleres ved å holdes på null i bompengavgift.

Her er de nye satsene for tunge kjøretøy:

Bygrense, Osloringen og indre ring – utenom rush

Dagens takster	Nye takster fra 01.09.2022	Nye takster fra 01.01.2024
• Euro VI: 49 • Euro V og eldre: 88 • El-tunge: 0	• Euro VI: 49 • Euro V og eldre: 88 • El-tunge: 0	• Euro VI: 59 • Euro V og eldre: 107 • El-tunge: 0

Bygrense, Osloringen og indre ring – i rush

Dagens takster	Nye takster fra 01.09.2022	Nye takster fra 01.01.2024
• Euro VI: 66 • Euro V og eldre: 104 • El-tunge: 0	• Euro VI: 66 • Euro V og eldre: 104 • El-tunge: 0	• Euro VI: 86 • Euro V og eldre: 142 • El-tunge: 0

Det skal, som tidligere, være felles timeregel for Oslosnittene (Osloringen og Indre ring) og egen timeregel for Bygrensen. Regel om månedstak videreføres som tidligere.



Politisk stabssamling i NLF

De NLF-ansatte som arbejder med politikk og myndighetskontakt har vært samlet til stabsmøte for å drilles på de sakene som er mest aktuelle om dagen.



I tillegg til hovedkontorets folk inngår regionsjefene og lederen for EU kontoret i den politiske staben som nylig hadde to dager på Fornebu for å utveksle erfaringer og jobbe med strategier.

Drivstoffprisene ble selvsagt et sentralt tema, men følgende var også på agendaen av andre saker:

- Statens vegvesen – gjennomføringsplan for 13 utvalgte strekninger
- Fylkesveier i det forestående kommune- og fylkestingsvalget
- Vekter og dimensjoner
- Modulvogntog
- Interne arbeidsprosesser
- Grønt skifte
- Fair Transport
- Sjåførmangel – rekruttering
- Vinterdrift



GODE VERNESKO!

BS
BEKKENSTRØM

EN ISO 20345 S1P SRC ESD

ATLAS XP 205

Vernesko med vernetå i stål og XP spikertrampsåle i thermoplastisk laminat.

Art.nr: 30500

999



EN ISO 20345 S3 SRC ESD

ATLAS FLASH 6405 XP BOA

Vernesko med vernetå i aluminium og spikertrampsåle i tekstil.

Art.nr: 70600

1199



EN ISO 20345 S3 SRC ESD

ATLAS FLASH 8255 XP BOA

Verneskolett med vernetå i aluminium og XP spikertrampsåle i tekstil.

Art.nr: 31400

1499



atlas
the shoe company

KAMPANJE

05.04. – 09.05.2022

Telefon: 61 18 19 00 | E-post: ordre@bekkenstrom.no
Med forbehold om varebeholdning og trykkfeil. Priser er ekskl. mva.

BEKKENSTRØM
bekkenstrom.no



NAV Drammen - En nyttig samarbeidspartner!

Ønsker å rekruttere flyktninger



Alle flyktninger med skriftlig vedtak om opphold- og arbeidstillatelse fra UDI kan starte i arbeid.

Flyktninger fra Ukraina får kollektiv beskyttelse i Norge. De må først registrere seg hos politiet, og kan først starte i arbeid når de har fått et skriftlig vedtak om opphold- og arbeidstillatelse fra UDI.

NAV kjenner ikke kompetansen til flyktningene som kommer fra Ukraina nå. Dette betyr at vi foreløpig ikke kan koble arbeidsgivere med ledige stillinger med CV-er for nylig ankomende flyktninger. Vi vet imidlertid at utdanningsnivået i Ukraina er høyt, og at det forventes at mange har utdanning og kompetanse som de vil kunne bruke i det norske arbeidsmarkedet.

Vi vil hjelpe deg som ønsker å rekruttere. Vi vil bistå alle som trenger hjelp med å finne arbeid, både flyktninger fra Ukraina, andre flyktninger og øvrige målgrupper.

Hvis du vil rekruttere og ansette, anbefaler vi å lyse ut stillingen på arbeidsplassen.no, NAVs stillings- og CV-base. Tjenesten er gratis.



Stillingsannonser bør inneholde informasjon om språkkrav, for eksempel om engelsk er tilstrekkelig som arbeidsspråk.

Les også [retningslinjer for utlysninger på arbeidsplassen.no](https://arbeidsplassen.no).



På arbeidsplassen.no kan du også invitere til jobbtreff. Her kan du presentere bedriften din og stillingene deres i en direkte-sendt videopresentasjon.



Dersom du som arbeidsgiver vil komme i kontakt med oss for rekruttering, da finner du navn og telefonnummer under denne lenken:

[Rekruttering og inkludering i Vest-Viken - nav.no](https://arbeidsplassen.no)



NAV Drammen

// Nyhetsbrev // April 2022

NLF-skolen

NLF-skolen er et tilbud til våre medlemmer. Her finner du kurs og veiledere. Tilbudet dekker NLF-medlemmers behov for kompetanse utover lovpålagte kurs som ADR, YSK o.l. Enkelte av kursene gjennomføres i en kombinasjonen av E-læring, fysiske kurs og digitale kurs. NLF-skolen er organisert med 4 moduler og består av ca. 25 enkeltkurs.

Logg deg inn på www.lastebil.no for mer informasjon.

MODUL 1 – Medlem og sertifisering

1.1 Velkommen til NLF

1.2 Ny som tillitsvalgt i NLF

1.3 Tillitsvalgt i NLF

1.4 Fair Transport

Modul 2 – HMS for virksomhet

2.1 HMS-arbeid i bedriften

2.2 Arbeidsavtalen

2.3 Arbeidstid

2.4 Risiko og transport

2.5 Dokumentert sikkerhetsopplæring

Modul 3 – Transportøkonomi

3.1 Kjøp, salg og vedlikehold

3.2 Forsikring

3.3 Regnskap og finansiering

3.4 Kalkyle

3.5 Transportavtale

Modul 4 – NLF-Temakurs

4.1 Kjøre- og hviletid

4.2 NLF trafiksikkerhet

4.3 Lastsikring

4.4 Transportkjøper

4.5 Lærling i bedrift

4.6 Fagbrev

4.7 Førstehjelp og skadested

4.10 Bruk av Tacho Online

4.11 Hvordan bestille Tacho Online

4.12 Foretakskontroll med Tacho Online

4.13 Sjekklistor

4.14 Fraktberegning

4.15 Tacho Fleet

