



## **Svakere veisatsing straffer transportnæringen dobbelt**

**Politikken til den rødgrønne Ap/Sp regjering i deres første år er katastrofal for norsk transportnæring.**

1 - Regjeringen har unnlatt å ta grep for å redusere drivstoffavgiftene i en periode hvor prisene har eksplodert til et rekordhøyt nivå.

2 – De legger opp til en redusert satsing på veiutvikling gjennom revurdering og nedskalering av planlagte veiprojekt.

3 – Opprettholdelse av høye avgifter i en krisetid har gitt store ekstrainntekter i statskassen. Inntekstsplojningen brukes ikke til å lette byrdene for næringslivet og befolkningen.

4 – Regjeringens politikk med meget høye utgifter til drift av offentlig sektor forsterker inflasjonen, og gir næringslivet svekket konkurranseevne og befolkningen dårligere råd.

5 – Høyere priser på veiutbyggingsprosjekter på grunn av prisøkning/inflasjon ser heller ikke ut til å bli dekket av de økte statsinntektene. Det kan forventes at regjeringens linje vil bli at dette skal dekkes inn gjennom høyere bomavgifter.

Begeret er i ferd med å bli fullt for norsk transportnæring.



## Transportbransjen på bristepunktet etter Vedums nei: – Flere vurderer å aksjonere



***Fortviler:** – Norge har for tiden enorme ekstrainntekter, og noe av dette forventer vi at brukes på å redde en næring rammet av konsekvenser langt utenfor vår kontroll, sier administrerende direktør i NLF, Geir A. Mo.*

Publisert på [www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)  
Av Elisabeth Nodland

**– Situasjonen har eskalert! På få dager har vi to nye prisrekorder på diesel, landet flommer over av ekstra inntekter – mens Vedum og regjeringen toer sine hender og hevder vi ikke har råd. Det står rett og slett ikke til troende, uttrykker administrerende direktør i Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Geir A. Mo.**

I lang tid har NLF jobbet opp mot myndighetene for å få kutt i veibruksavgiften på biodrivstoff i tillegg til lette i drivstoffavgiften. Det har vært en lang kamp, men regjeringen har så langt ikke innfridd.

### **Har krevd avgiftskutt nok en gang**

Som følge av at stadig flere europeiske land har satt ned drivstoffavgiftene, har NLF nok en gang krevd lette, også for norske sjåførere. Brevet ble sendt til Finansdepartementet 3. juni, og fredag 10. juni kom det nok et nei fra finansminister, Trygve Slagsvold Vedum.



**Videre har det blitt formidlet fra SPs mann i finanskomiteen, Geir Pollestad, at de skal ta saken opp igjen til vurdering i statsbudsjettet for 2023.**

Dette får NLF til å reagere sterkt, og forbundet synes ikke det er mulig å ta dette utspillet seriøst.

**– På få dager har vi to nye prisrekorder på diesel. Aldri før har dieselen vært så dyr i Norge. Så voldsomme økninger på kort tid fører til at bedriftene ikke får kompensert dette hos sine kunder – og de som er verst å forhandle med er det offentlige selv. SVV og andre offentlige aktører nekter å kompensere transportbedriftene, samtidig som staten selv håver inn milliarder, kommenterer administrerende direktør i NLF, Geir A. Mo.**

Denne prisøkningen rammer næringstransport hardt.

– Vi trenger målrettede tiltak for å unngå at norske arbeidsplasser forsvinner og at transporten stopper opp, slik NLF, sammen med mange andre organisasjoner har krevd, fortsetter Mo.

#### **– Er på bristepunktet**

– Regjeringen, med finansminister Vedum i spissen, har lenge sagt de skal vurdere situasjonen og sette inn tiltak hvis det blir verre. Nå er det ikke bare verre, nå er det på bristepunktet! Norge har for tiden enorme ekstrainntekter og noe av dette forventer vi at brukes på å redde en næring rammet av konsekvenser langt utenfor vår kontroll. Land etter land setter inn tiltak, sist ute var Tyskland, som denne uken satte ned avgiftene til minimumsnivået slik det er definert av EU. I Norge frykter en renteøkning dersom dieselpriisen blir satt ned til det den var ved årsskiftet. Det henger ikke på greip, understreker Mo.

#### **Vurderer aksjoner**

Han forteller videre at NLFs medlemsbedrifter er frustrerte, og at man frykter konkurser dersom ikke regjeringen trår til.

**– Dersom små og mellomstore bedrifter rundt om i kongeriket ikke kommer seg gjennom denne krisen, frykter vi på sikt negative konsekvenser for bosettingsmønsteret slik vi kjenner det. Vi får også stadig flere signaler om bedrifter som vurderer aksjoner mot det de oppfatter som myndighetenes manglende vilje til å ta realitetene inn over seg, sier Mo.**

NLF-direktøren påpeker at transportbransjen er en internasjonal næring, og at dersom konkurrentene i omkringliggende land nyter godt av ulike lettelser som gir lavere drivstoffpris enn i Norge, vil dette føre til skjevhet i konkurransen, siden disse også opererer i det norske markedet.

**– Situasjonen eskalerer, landet flommer over av ekstra inntekter – mens Vedum og regjeringen toer sine hender og hevder vi ikke har råd. Det står rett og slett ikke til troende, avslutter Mo.**



## Klar tale fra Audun Tandberg

**Audun Tandberg i Terje Transport AS i Modum er en aktiv talsmann for transportnæringen både i media og på sosiale medier. Han har hatt en rekke klare ytringer om den alvorlige situasjon norsk transportnæring befinner seg i. Bl.a. mener han næringen bør få med kunder og folket på å stoppe opp et par/tre dager for å demonstrere at vi mener alvor. Tandberg skriver:**



Nå er dieselpriisen rekordhøy, og denne regjeringen sitter på gjerdet og avventer å gjøre noe med det. De sier at det utgjør kun noen hundrelapper for folk, men for oss som bruker opptil 5-6 liter på mila gjør det en vesentlig forskjell i kostnadene.

I januar 2022 kostet det ca. 10 000,- å fylle opp en tank for oss. I dag koster det ca. 16 000,- å fylle opp samme tanken. Husk at uansett hva dieselpriisen er, så må varene frem til alle oss som trenger dem i hverdagen. Alt vi folket behøver er fraktet på en lastebil. Dette gjør at transport prisene må økes voldsomt, noe som fører til at vare kostnadene øker, og vi vanlige folk må betale mer for alt vi har behov for. Dette gjør at lønninger må opp for at vi skal ha råd til å betale kostnadene våre (i tillegg til dyr strøm og økt rente) Økte lønninger og diesel kostnader for bedriftene (som heller ikke får strømstøtte) fører til likviditetsproblemer for transportbedrifter selv om de har fått økt prisene sine.

SSBs transport Indeksen kommer ut hver 3. mnd., og med en ukes varslingsfrist til kundene på prisøkningen, og 20 dagers betalingsfrist på fakturaen så vil det si at ved brå endringer i dieselpriisen må vi forskuttere kostnadene for dette helt opp i mot 4. mnd. av «egen lomme». Dette er det få transportselskaper som har økonomi til, og mange må legge ned driften eller går konkurs. Og det er allerede manko på sjåfører og biler her i landet, og til slutt er jeg redd vi kommer til å slite med å få nødvendige varer ut til folket. Klarer ikke de som sitter med makta å se dette?

Andre land har redusert avgiftene og gir støtte, og disse får billigere diesel. Disse skal norsk transportbransje konkurrere mot også på innlandstransport her i Norge. Dette blir konkurransevridende, og vi risikerer enda flere konkurser og tap av sårt trengte sjåfør jobber. Håper de som sitter med makta til å gjøre noe med dette nå innser og forstår at dette er ekstremt utfordrende for denne bransjen som fra før har små marginer. Husk at: **UTEN LASTEBILEN STOPPER NORGE!!!** Og det er ikke bare vår bransje dette går hardt utover, men et helt folk!!! Så TA GREP NÅ, før det er for seint.

(Foto: Facebook)

## Riksveg 52 åpnet for modulvogntog: – Vi heiser flagget



**En gledens dag:** – Skjøiten bru har vært en flaskehals som har hindret fremkommeligheten for modulvogntog, og nå er vi glade for at ny Skjøiten bru over Mørkedøla på Hemsedalsfjellet er dimensjonert for modulvogntog type 1 og 2, sier Roy N. Wetterstad, regionsjef i Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Foto: Statens vegvesen / Kjell Wold /NLF

Publisert på [www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)  
Av Elisabeth Nodland

**– Vi ser frem til å kunne ta i bruk den aktuelle strekningen og håper myndighetene fortsetter å ha søkelys på å løse utfordringer i vegnettet slik de har gjort i dette tilfellet, sier Roy N. Wetterstad, regionsjef i Norges Lastebileier-Forbund (NLF).**

[Nye Skjøiten bru åpnet denne uka](#) og med den er en flaskehals på riksveg 52 mellom Gol i Viken fylke og Borlaug i Vestland fjernet. Dermed kan hele strekningen åpnes for modulvogntog type 1 og 2, noe som lenge har vært etterspurt av transportnæringa.

Riksveg 52 over Hemsedalsfjellet er den fjellovergangen i Sør-Norge med den klart høyeste andelen tunge kjøretøy på nær 30 prosent.

### Missing link åpnet 1. juli

Fra før har strekningene Gol–Tuv og Viken grense–Borlaug vært åpne for modulvogntog type 1 og 2, mens den om lag 25 kilometer lange strekningen

imellom, Tuv–Viken grense, har vært stengt for de store vogntogene. Årsaken har vært begrensninger på gamle Skjøiten bru.

– Vi er glade for at vi nå kan åpne hele riksvegstrekingen mellom Østlandet og Vestlandet for modulvogntogene. Dette er en viktig tilrettelegging for transportører og næringsliv, sier Anne Grethe Hestenes i Statens vegvesen.

### **Sammenhengende vegnett for store kjøretøy viktig**

Roy N. Wetterstad, regionsjef i Norges Lastebileier-Forbund (NLF), sier det er viktig for transportnæringen, NLF sine kunder, sikkerheten og miljøet at det er et godt sammenhengende vegnett som er dimensjonert for store kjøretøy.

**– Skjøiten bru har vært en flaskehals som har hindret fremkommeligheten for modulvogntog. Vi ser nå frem til å kunne ta i bruk den aktuelle strekingen og håper myndighetene fortsetter å ha søkelys på å løse utfordringer i vegnettet slik de har gjort i dette tilfellet, sier Wetterstad.**

– NLF har vært blant pådriverne for å få bedre forbindelser mellom de østlige og vestlige delene av landet. I dag kan en rekke fornøyde transportbedrifter heise flagget og glede seg sammen med andre deler av næringslivet og Statens vegvesen, sier han om åpningen av riksveg 52 for modulvogntog type 1 og 2 som skjedde 1. juli.

### **Står i veglistene for riksveger**

Fra 1. juli er strekingen rv. 52 Gol–Borlaug å finne i Statens vegvesen sine [veglistene for riksveger](#). Veglistene gir blant annet opplysninger om vegens tillatte bruksklasse, tillatt totalvekt og vogntoglengde. Dette er et viktig verktøy når transportørene skal planlegge sine ruter.

Veglistene blir normalt oppdatert to ganger i året, i mai og november. På grunn av en teknisk feil har Statens vegvesen foretatt en ekstra revisjon av den aktuelle veglista nå i sommer. Det ble dermed mulig å ta denne endringen nå.



NLF fylkesstyremedlem i Buskerud Ola Egil Leikvold til venstre i bildet deltok på broåpningen (Foto: SVV)

## NLF møtte samferdselsledelsen i Vestfold og Telemark fylkeskommune



F.v.: Thomas Jacobsen, Henning Hansen, Jan-Petter Abrahamsen og Frode Bjønnes

Følgende sto på dagsorden når NLF møtte samferdselsledelsen i Vestfold og Telemark fylkeskommune til dialogmøte i juni.

- Organisasjon vei/samferdsel VTFK
- Forestående fylkesoppdeling - konsekvenser
- Status fylkesveier
- Planer
- Vedlikeholdsutfordringer
- Vinterdrift
- Modulvogntog
- Aktuelle bypakkespørsmål

Hele fylkeskommunen har nå mye av sitt fokus på oppdelingen som skal skje fra 1.1.2024, og hvordan de nye organisasjonene skal se ut.

### Aktuelle politiske saker – grunnmuren bygges

Hovedutvalg Telemark



Hovedutvalg Vestfold



- Antall medlemmer i fylkestingene
- Omstillingsdokument
- Styringsmodell
- Politisk organisering
- Ansettelse av fylkesdirektør
- Sambruk av IT infrastruktur
- Forskriften
- Sak om regionale planer og strategier
- Kartlegging av oppgaver (sak om prioritering)

Etter møtet ble følgende oppsummert:

- ✓ Nyttig samarbeidsmøte som bør videreføres.
- ✓ Ny kontraktsform på drift- og vedlikehold reduserer risiko for leverandør. Viktig at risikostyringen gjenspeiles i hele verdikjeden. Bør om mulig kontraktsfestes.
- ✓ Statusrapport fra bransjen for kvalitet på fylkesvegnettet er tilgjengelig.
- ✓ Bransjen er bekymret for det betydelige vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet. Fylkene er som største vegeier underfinansiert.
- ✓ Konkrete saker som det vil komme konkrete tilbakemeldinger på:
  - Det konkrete spørsmålet i møtet om innskrenking til 19.5 meter totallengde for tømmervogntog på fv. 38 var en feil i systemet for flere strekninger i landet og er rettet opp i av Statens vegvesen. Ny forskriftsfesting vil være i månedsskifte juni/juli.
  - Adjunkt Arentz gate/Alexander Kiellands gate – Henvendelse fra transportfirma. Saken sporet opp og vil bli svart ut så snart som mulig.
  - Fv 302 Veldrebakken – vinterproblematikk. Vil bli svart ut så snart som mulig.



*Fra dialogmøtet mellom samferdselsledelsen i VTFFK og NLF Vestfold og Telemark*

Lenke til Facebooksak:

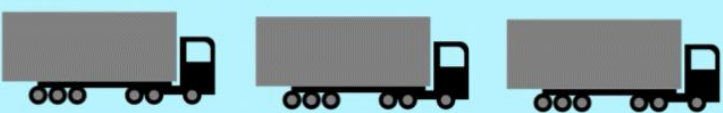
[\(1\) Facebook](#)

**Kutt utslippene  
Øk konkurransekraften**

**FOSSILFRILASTEBIL.NO**



 Oslo



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

## **Anbefaler felles administrasjon for de nygamle fylkeskommunene Vestfold og Telemark**

Av Roy N. Wetterstad, regionsjef NLF Region 3

Som næringsorganisasjon er NLF opptatt av at Norge skal ha et velfungerende demokrati og en effektiv og god samfunnsdrift.

Befolkningen ønsker at viktige demokratiske beslutninger skal bli tatt nærmest mulig dem. Samtidig er det viktig for befolkning og næringsliv at samfunnets ressurser blir forvaltet så godt som mulig.

Etter fylkessammenslåingen mellom Vestfold og Telemark som har vart siden 1. januar 2020 er det besluttet at de to gamle fylkeskommunene skal gjenoppstå fra 1. januar 2024. Dette innebærer at det ved lokalvalget høsten 2023 vil bli valgt to nye fylkesting istedenfor ett. Det vil være opp til de folkevalgte å avgjøre hva slags administrative løsninger de skal velge for sin videre drift. Prosessen for å stake ut den videre kurs for de to nygamle fylkeskommunene er nå i full gang.

Antakelig vil man kunne slå fast at noe blir tapt og noe blir vunnet om man har stor eller liten fylkeskommune. Sett fra en næringsorganisasjons side kunne man nå hatt en spennende mulighet i vårt område for å prøve ut en modell med kun to forvaltningsnivåer, og interkommunale løsninger for å ivareta drift og forvaltning. Den politiske stemningen ser imidlertid ikke ut til å helle i en slik retning, og da må det heller søkes å gjøre det beste ut av en tofylkeløsning.

Erfaringene med større fylkeskommune og overgangen til ny struktur gir muligheten til å tenke nytt når det gjelder praktisk forvaltningsløsning. Her har nye Vestfold og Telemark fylkeskommuner anledning til å gjøre noe banebrytende som også kan påvirke andre fylkeskommuner til samhandling og samarbeid. Å kunne ha hele eller deler av fylkesadministrasjonen felles for flere fylkesting/fylkeskommuner bør være en interessant modell også i andre deler av landet, men spesielt her hvor vi er et lite geografisk område og har korte avstander mellom viktige nøkkelområder vil det ligge store muligheter i å ha felles administrativ løsning. På denne måten vil man kunne få med seg de styrkede fagmiljøene som er opparbeidet gjennom de siste årene samtidig som man oppnår at de demokratiske beslutningene tas i to ulike folkevalgte organer.

Erfaringene til NLF er at fagetatene vi har hatt med å gjøre i den sammenslåtte Vestfold og Telemark fylkeskommune har vært store nok til å ha den styrke, profesjonalitet og effektivitet som er nødvendig for å serve næringslivet. Samtidig har de vært små nok til å ha den nærhet som har gjort det mulighet for oss å nå gjennom til dem. Derfor anbefales politikerne å gripe muligheten til å bevare disse fagmiljøene. Samarbeid om fagadministrasjon vil kunne gi optimal ressursutnyttelse i tillegg til at det øker muligheten for å beholde og tiltrekke gode fagpersoner. Hvis man isteden skal sitte på hver sin tue vil det lettere kunne



oppstå unødvendig og kostbart dobbeltarbeid og en risikerer at sterke fagmiljø kan gå i oppløsning.

## 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









## Oppmerksomhet i trafikken!

Nå henvender vi oss til DEG som yrkessjåfør og PROFF i trafikken. Vis at DU tar ansvar, støtt vår kampanje:

**KLIKK HER FOR Å STØTTE HENDENE PÅ RATTET - BLIKKET PÅ VEIEN**

Uoppmerksomhet bak rattet handler om mye mer enn bruk av mobiltelefon, og det er summen av alle de små oppmerksomhetstyvene som gjør uoppmerksomhet bak rattet så farlig. Mens du lar blikket, tankene eller hendene vandre, kjører du på 5 sekunder i 80 km/t over en hel fotballbane - nær sagt i blinde.

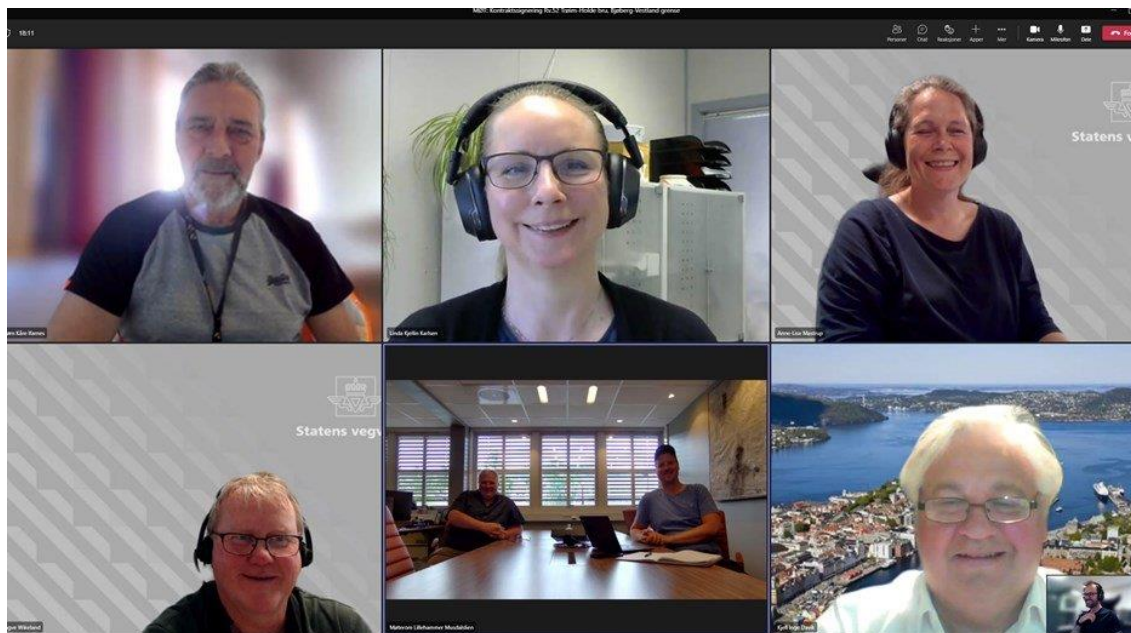
Lenke til kampanjen:

[Hendene på rattet | Lastebil.no](https://lastebil.no)

## Signerte trippeljobb i Hemsedal - starter i august

Publisert på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Første uken i juli signerte Statens vegvesen kontrakt med Anlegg Øst entreprenør AS på tre jobber på rv. 52 i Hemsedal.**



*Signerte kontrakt: øverst f.v. byggeleder Svv, Bjørn Kåre Ifarnes, Linda Kjellin Karlsen og Anne-Lise Mastrup, Svv. Under f.v. Yngve Wikeland, Svv, Trond Musdalslien og Jan Erik Kvarberg i Anlegg Øst entreprenør AS og utbyggingsdirektør i Svv, Kjell Inge Davik. (Skjermfoto: Simen Haga)*

Oppstart av arbeider med gang- og sykkelveg, kolonneoppstillingsplass og fresegate langs rv.52 vil etter planen starte i uke 32.

### De tre delprosjektene er:

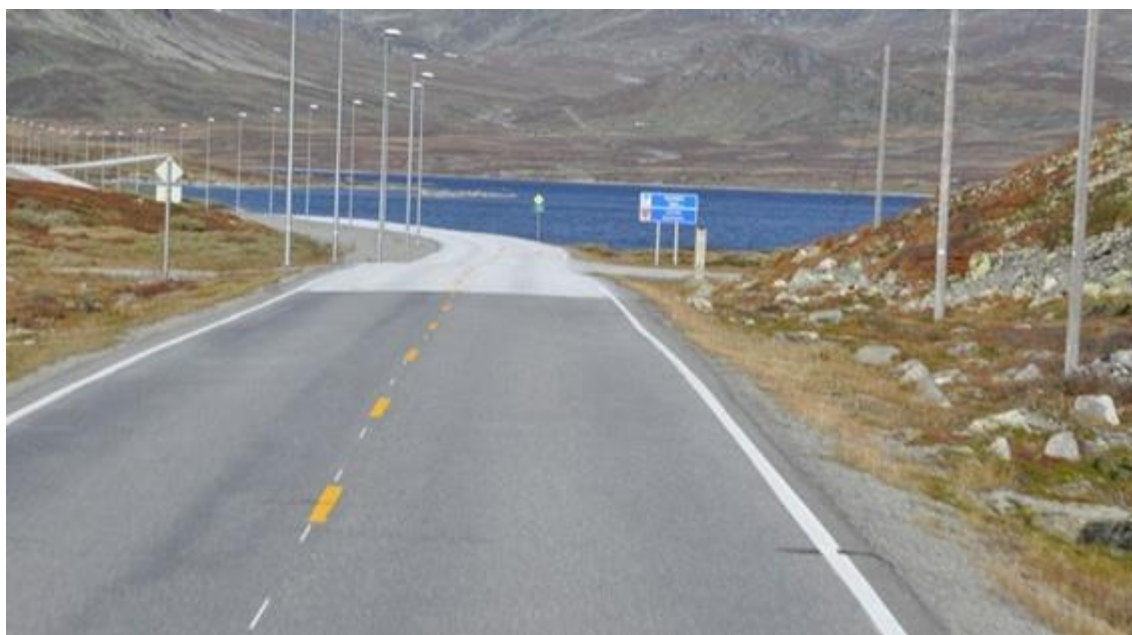
1800 meter gang- og sykkelveg langs rv. 52 fra Trøim til Holde bru. I tillegg skal det bygges to bekkekryssinger, kollektivholdeplasser skal få universell utforming og strekningen skal få belysning.



*Her ved Bjøberg skal kolonneoppstillingsplassen forlenges og breddeutvides. (Foto: Kjell Wold)*

På Bjøberg skal dagens kolonneoppstillingsplass breddeutvides og forlenges. Den nye oppstillingsplassen blir 400 meter lang og 5 meter bred. Det skal i tillegg bli belysning og en overkjørbar trafikkdeker.

På Hemsedalsfjellet skal det bygges ca 3300 meter med fresegater tilsvarende det som allerede er etablert på Vestland side av fylkesgrensen. Strekingen skal også få belysning.



3,3 km fresegate skal bygges på Hemsedalsiden tilsvarende den i bakgrunnen på Vestlandsiden. (Foto: Kjell Wold)

### Ferdig i 2023

I tidlig fase av arbeidene vil det bli utført besiktigelse av nærliggende bebyggelse. Eiere av eiendommene som skal besiktiges vil bli kontaktet direkte. Arbeidene på de tre delstrekningene vil pågå fram til høsten 2023.



Lenke til kampanjen:

[Fordeler - NLF - Dekkmann](#)



## Styremøte på Norsk Motorhistorisk senter

**NLF Buskerud valgte å legge sitt siste styremøte før sommeren på Norsk Motorhistorisk Senter.**

Senteret på Burud i Skotselv i Øvre Eiker kommune ga styremedlemmene mulighet til en fin innføring i norsk motorhistorie. Det drives av entusiaster fra Motorhistorisk Klubb Drammen hvor MC gruppens leder Thorbjørn Formo var den som viste lastebilfolket rundt. Blant annet presenterte han stolt sin egen motorsykkel, en tysk DKW TM 250 som var produsert i 1932.

Høringssaker og forberedelse til det kommende representantskapsmøtet i NLF var blant sakene som var på agendaen i styremøtet.

Fremtidig samarbeid med region 1 etter oppsplitting av Viken fylkeskommune ble også drøftet.



*Buskerudledelsen samlet. F.v.: Rune Tøftum, Per Einar Sand, Hilde Natedal, Ragnar Bendiksbj, Bjørn Eriksen, Terje Rustand, Morten Utengen, Thorbjørn Formo (omviser), Tore Bergstøl, Hege Kalmo Funder, Rolf Lie, Ola Egil Leikvold.*



*Jentene venter på bussen*



*Med litt pleie blir Falken atter klar til tjeneste*



*På senterets vegger fant vi også bilder fra Svendsrud Transport med bl.a. Per Madsen og Tore Svendsrud.*



*Thorbjørn Formo med sin stolthet*



*Bensinstasjonsnostalgi*



*Mer bensinstasjonsnostalgi*



*Fra styremøtet*



## NLF Telemark dro til sjøs



*Styremøte i øyidyll*

**Når flere styremedlemmer har hytte på samme øy og andre har båter lå det godt til rette for en fin avveksling når NLF Telemark holdt sitt juni møte.**

På den idylliske Bjørkøya i Langsundfjorden møttes fylkesstyret for å behandle høringssaker og planlegge aktiviteter over sommeren. Først og fremst skal deltakelse på Dyrsku'n i Seljord gjenopptas etter to års pandemiopphold. 9. – 11. september braker det løs igjen, og da inviterer NLF sine medlemmer til å komme innom for å møte tillitsvalgte og samarbeidspartnere på vår stand.

I forbindelse med høringssakene som var til behandling var NLF Telemark opptatt av at transportselskapene ikke bør påføres enda høyere bøte- og gebyrsatser. Det er urimelig at selskapene skal måtte betale for feil sjåfører gjør, og som selskapene ikke rår over.

Retningslinjer for lastesikring må være tydelige og lette å overholde. Det bør ikke være grunnlag for subjektive vurderinger fra kontrollører.



*Ivar Mustvedt og Morten Natedal returnerer fra Bjørkøya*

## **Veiåpning med kraftig bismak**

**Når ny E 16 strekning åpnet gjennom Jevnaker 7. juli gikk to NLF regionsjefer ut med at mye av gleden ble ødelagt ved at staten gir med den ene hånden og tar med den andre når næringslivet og lokalsamfunnet påføres en stor bompengebelastning - i tillegg til de andre store ekstrakostnadene de fleste nå belastes med.**

Guttorm Tysnes (NLF Region 2) og Roy N. Wetterstad (NLF Region 3) mener landet trenger bedre veier, men når staten gir med den hånden og samtidig grabber til seg med begge nevene blir det vanskelig å glede seg. Veistrekningen som ble åpnet på Jevnaker er fin og nødvendig, sier representantene for NLF. -Det er finansieringen som er problemet. Staten burde bruke av sin inntektsekspløsjon til å redusere de økonomiske belastningene staten påfører næringslivet og befolkningen.

Nå er situasjonen den at den norske stat har valgt å ikke gjøre noe med drivstoffavgiftene i en tid hvor drivstoffprisene befinner seg på et vanvittig høyt nivå. Samtidig vil de nedskalere nye planlagte veiprojekt og legge listen lavere for hvordan det norske veinettet skal utvikles i årene fremover. På toppen av det hele skal veibrukerne få høyere bompengebelastning, og regningen for den prisøkningen som har kommet og kommer på utbyggingsprosjekter rundt om i landet. Alle skal få det verre, bortsett fra staten selv, som skal fortsette å drifte offentlig sektor minst like kostbart som de har gjort. Staten bør spare penger på sin egen drift, ikke på investeringer i nødvendig infrastruktur. Isteden turer de frem som de alltid har gjort, og sender store ekstraregninger til folket og næringslivet. Spesielt blir lokalt næringsliv sterkt rammet fordi de må bruke både ny E16 og lokalveien.

Det er denne dobbeltmoralen fra staten som gjør at de to regionsjefene i NLF nå synes regjeringen fortjener å bli sammenlignet med jukse-maker pipelort – som tar igjen og gir bort.

Norsk næringsliv trenger nå mer enn noen gang bedre rammevilkår. Dette innebærer blant annet lavere drivstoffavgift, mindre bompengebelastning og bedre veier. Når regjeringen isteden går helt motsatt vei vil Norges Lastebileier-Forbund advare mot konsekvensene av et næringsliv som får svakere konkurranseevne og en befolkning som får dårligere råd.

Den nye veistrekningen på Jevnaker får i seg selv stor betydning. Den vil gi redusert kjøretid, reduserte klimautslipp, slutt på stopp og kaos opp Olumsbakkene – og ikke minst at en slipper å kjøre gjennom undergangen på 3,90 i Jevnaker. Det er imidlertid altfor mye når tungtransporten risikerer å måtte betale 400 kroner i bompenger når de skal kjøre tur/retur mellom Roa og Jevnaker. Dette blir så høyt at kanskje noen vil velge å fortsette å bruke Olumsbakkene isteden, og da forsvinner mye av poenget med nyveien.

Ap-ordføreren i Jevnaker boikottet veiåpningen på grunn av misnøye med bompengeløsningen.





*F.v.: SVV Øst sin driftsdirektør Cato Løkken sammen med Guttorm Tysnes, Odd Haakenstad og Per Einar Sand.*



*F.v.: Per Einar Sand (NLF Buskerud), Roy N. Wetterstad (NLF Region 3) og Odd Haakenstad (NLF Innlandet)*



*Samferdselsministeren og SVV sin utbyggingsdirektør klare for snorklipping (Foto: Guttorm Tysnes)*



## E 134 – NLF reagerer på nedskaleringstrussel

Når Statens vegvesen presenterte status for E 134 prosjektet på strekningen Saggrenda – Elgsjø var deres budskap at prosjektet var i rute med vedtatte reguleringsplaner, men at departementet hadde gitt dem i oppdrag å se på en 2/3 felts løsning istedenfor den forutsatte 4 felts løsningen.

NLF var representert på pressetreffet med bedriftslederne Anita Kaasa fra Kaasa Transport, Kenneth Lindquist fra Telemark Bilruter og regionsjef Roy N. Wetterstad. De markerte tydelig at de så det som særdeles uklokt og lite fremtidsrettet å bygge veier som fra begynnelsen av ikke er gode nok. Det handler ikke bare om økonomi, men også om sikkerhet og miljø, påpekte de.

Nedskalering av planlagte veiprosjekt og at man skal legge listen lavere for fremtidig veiutvikling i Norge opplever de som et nytt slag i ansiktet på en allerede hardt prøvet transportnæring.



F.v.: Roy N. Wetterstad, Kenneth Lindquist, Anita Kaasa og Pål Kårbø



Regionsjefen intervjues av NRK (Foto: Pål Kårbø)

Faksimile fra Varden:

# Frykter smalere E134

Kampen om nye E134 over Meheia spisser seg til. Nå frykter flere at den planlagte 4-feltsløsningen med 110 km/t fartsgrense skal ryke.

**Knut Heggnes**  
knut.heggenes@varden.no

## NOTODDEN

– Det vil virkelig være et slag i ansiktet om den nye europaveien blir nedskalert fra en 4-feltsløsning til en 2 og 3-felts løsning med 90 km/t, sier regionsjef i lastebileierforbundet Roy N. Wetterstad til Varden.

– En nedskalering til en 2 og 3-felts vei må komme på plass av hensyn til klima og miljø, sier Anne Haugen Wagn i Naturvernforbundet.

### En flaskehals i årevis

Det er åpenbart delte meninger om størrelsen på den nye E134 over Meheia, som har topprioritet i Statens vegvesen. Prislappen på de 15 kilometerne ny europavei blir over to milliarder 2021-kroner og det blir en vesentlig tidsbesparelse.

Tirsdag ble status for prosjektet presentert av veivesenets prosjektleder Trude Holter på Elgsjø kafé.

Veien over Meheia mellom Notodden og Kongsberg har vært en flaskehals i årevis – spesielt for tungtransporten. Det var også lenge en svært ulykkesbelastet strekning, men ulykkesfrekvensen gikk ned da fartsgrensen ble redusert til 70 km/t. Veivesen har anbefalt at det bygges en ny smal 4-felts



**DET HASTER:** De mener det nå haster med å få bygd nye E134 over Meheia. Roy N. Wetterstad (f.v.) i Lastebileierforbundet og transportørene Anita Kaasa og Kenneth Lindquist, mener veien ikke bør bli smalere. Her ved flaskehalsen Elgsjø Bru.

FOTO: KNUT HEGGENES

svei med 110 km/t fartsgrense uten avkjøringer på det meste av strekningen.

De siste signalene fra samferdselsdepartementet og regjeringen tilsier at Meheia er en av strekningene som kan bli nedskalert til en 2- og 3-felts vei.

### Fosser penger inn

– Det er prekärt å få gjort noe raskt på denne strekningen, sier Roy N. Wetterstad.

– Nå frykter vi at de siste politiske signalene kan føre til en nedskalering av veistandarden. Det vil virkelig være et slag i ansiktet på transportbransjen. Her trengs det en god 4-feltsløsning av hensyn til både tungtransport og privatbilistene. Dette er hovedveien øst-vest i Norge.

– Det er ikke minst i disse tidene viktig at staten legger inn mer penger i infrastruktur, som ikke skaper inflasjon. Nå fosser penger inn i statskasse med da-

gens høye avgifter på drivstoff. Det må gi økt satsing på veibygging, sier Wetterstad i Norges Lastebileier-Forbund.

### Det er et krav

– I dag er det helt håpløst her med start og stopp i 40-soner og kø i de sterke stigningene. Og det er alltid de store bilene som må stoppe ved flaskehalsene, forteller Anita Kaasa i Kaasa Transport og Kenneth Lindquist i Telemark Bilruter.

– En 2- og 3-feltsløsning kan kanskje fungere om sommeren, men om vinteren trengs det en 4-felt. Det er et krav at veien ikke blir nedskalert både av hensyn til trafikken og det grønne skiftet i transportnæringen, slår Kaasa og Lindquist fast.

### Er helt skivebom

– Vi er veldig fornøyd med å få bekreftet at en nedskalering

ikke vil føre til vesentlige forsinkelser av trafikken. Klima og miljø tilsier at en reduksjon av denne utbyggingen må komme på plass, sier Anne Haugen Wagn i Naturvernforbundet.

Statens vegvesen har anbefalt å gå for en smal 4-feltsløsning. De mener det er den beste løsningen, men nye bestillinger fra samferdselsdepartementet går på at både en 4-felts og en 2- og 3-feltsløsning nå skal prosjekteres fullt ut før Stortinget skal ta den endelige avgjørelsen på veistørrelse – trolig i 2023.

– Vi prioriterer primært en 4-felt, men å si at man like godt kan la være å bygge om det blir en 2- og 3-feltsløsning, er helt skivebom. Det vil også bli en veldig god løsning, slår veivesenets prosjektleder Trude Holter fast. Hun ledet også utbyggingen av den nye Mælefjellstunnelen på E134.

– Hva blir forskjellen for bilis-

tene på de to løsningene?

– Vi har primært planlagt med en 4-felt og 110 km/t på det meste av strekningen. Den løsningen vil gi en innsparing i kjøretid på rundt seks minutter. Blir det en 2- og 3-feltsløsning, vil innspart kjøretid være 4,5 minutter. I dag er kjøretiden på strekningen 14,3 minutter ut fra skiltet hastighet og uhindret trafikk, sier Holter til Varden.

Nye E134 skal delvis finansieres over statsbudsjettet og delvis med bompenger. Bompengeløsningen er fortsatt ikke vedtatt av de tre berørte kommunene og to fylkeskommuner. Det er ennå ikke enighet om fordeling og innkreving av bompengene, selv om det på et møte mandag, var enighet om at en løsning skal på plass. Trolig vil det skje før nyttår.

## Lyser ut Bragernestunnelen på nytt

Viken fylkeskommune har trukket konkurransen for oppgraderingen av fv. 283 Bragernestunnelen fra markedet, og lyst den ut på nytt, med ny frist, opplyser Geir Danielsen, delprosjektleder i Viken fylkeskommune.

Bakgrunnen er tilbakemelding fra markedet og interessenter om lang leveringstid på teknisk utstyr som skal inn i tunnelen.

Ny tilbudsfrist er 15. september 2022, og frist for ferdigstillelse er satt til slutten av april 2024.

## NLF Buskerud gjestet ledermøte i region 1

NLF Buskerud har i Viken fylkeskommune sin eksistensperiode hatt et samarbeid med styrene for Oslo, Akershus og Østfold i Vikenrådet. I juni var region 3 invitert til å gjeste ledermøtet i naboregionen.

Det har den siste tiden vært søkelys på hvordan et samarbeid eventuelt kan videreføres etter at Viken blir oppløst, og de tre gamle fylkeskommunene gjenoppstår fra 1.1.2024.



Regionsjef J. Kristian Bjerke leder NLF region 1 sitt ledermøte

Fylkesleder Per Einar Sand i NLF Buskerud sier at hans fylkesstyre stiller seg positive til et samarbeid mellom NLF fylkesavdelingene i region 1 og 3 også etter at Viken fylkeskommune oppløses. Han tror det primært bør skje gjennom eventuelle felles arrangement og møteplasser.

Innen region 3 er for øvrig de tre fylkesavdelingene der tilfreds med den samarbeidsmodellen som eksisterer mellom dem, med ledermøter hvor vertskaps- og møtelederansvar rullerer mellom fylkesavdelingene.

## Siste digitale medlemsmøte før sommeren i opptak

På grunn av tekniske problemer ble det ikke direktesending av det digitale medlemsmøtet i juni.

**[Dette beklager NLF på det sterkeste, men den gode nyheten er at opptaket kan sees i her, og det vil være åpent for alle.](#)**



Lenke: [Digitalt medlemsmøte 8.juni | Lastebil.no](#)

## Representantskapsmøte, kjøretøyutstilling og sommeravslutning

Når NLF sitt representantskap skulle møtes fysisk for første gang siden 2019 ble samlingen krydret ekstra med utstilling og ordskifte hvor temaet var miljøvennlige lastebiler. I tillegg ble det et hyggelig sosialt arrangement med båttur på Oslofjorden.

Fire sentrale bilimportører redegjorde for sine miljøratsinger og demonstrerte kjøretøy på Sørenga. Budskapet om at fremtiden vil være her fortore enn vi aner var ganske entydig. NLF lederne fra alle deler av landet prøvekjørte biler og diskuterte ivrig hvordan transportnæringen skal finne sin plass i det grønne skiftet.

Den næringspolitiske debatten på representantskapsmøtet ble selvsagt sterkt preget av den aktuelle politiske situasjonen med høye drivstoffpriser og de store utfordringene for norsk transportnæring.



*Lastebilimportørene viste frem miljømodeller*



*Deltakerne fra Scania, Mercedes, Iveco og Volvo i ordskifte ledet av Geir A. Mo*



Sørenga Oslo – i forgrunnen til høyre, Hilde Natedal og Frode Bjønnes fra region 3



NLF sin administrerende direktør Geir A. Mo innleder til næringspolitisk debatt





# KAMPANJE PÅ DEKKPAKKER TIL LASTEBIL!

**Vinter Tippbil**  
 Framdekk (2 DEKK):  
 385/65R22.5  
 FULDA WINTERCONTROL  
 160K/158L

Drivdekk (8 DEKK):  
 315/80R22.5  
 REGUMMIERT TECNO  
 TREAD-A-TRW 3PMSF

TRUCK KAMPANJE  
 SERVICE 10 DEKK

*10 dekk ferdig montert på lastebilen:*

**34 464,-**

**Premium Vinter Transport**  
 Framdekk (2 DEKK):  
 385/65R22.5  
 CONTINENTAL SCAN HS3  
 164K (158L)3PMSF

Drivdekk (4 DEKK):  
 295/80R22.5  
 CONTINENTAL SCAN EX  
 HD3 152/148M3PMSF

TRUCK KAMPANJE  
 SERVICE 6 DEKK

*6 dekk ferdig montert på lastebilen:*

**36 864,-**

**Vinter regummiert Trailer**  
 Alle aksler:  
 385/65R22.5  
 CONTITREAD HTW2  
 SCAN

TRUCK KAMPANJE  
 SERVICE 6 DEKK

*6 dekk ferdig montert på tilhenger:*

**18 571,-**

Du som NLF medlem får nå tilgang til eksklusive dekkpakker. Ta kontakt med din nærmeste Dekkmann avdeling for bestilling. Kampanjeperioden varer fra 15.06 - 01.09. Frist for bestilling er 01.09.2022. Faktureres til avtalt pris ved påmontering i høst, senest den 01.12.2022. Alle priser er eks mva og miljøavgift. Prisen varierer ut ifra type dekk og dimensjon.

**Dekkmann**  
 Finn din lokale Dekkmann på [www.dekkmann.no](http://www.dekkmann.no)

# We are RedGo



## Falck Redning skifter navn til RedGo

Forsikringsselskapet Gjensidige overtok tidligere i år Falck Redning AS fra det danske Falck-konsernet. Som en følge av dette, endres det juridiske navnet på selskapet til RedGo Norway AS, fra og med 1. mai 2022.

Vårt organisasjonsnummer og kontonummer er imidlertid det samme som tidligere.

Selv om det juridiske navnet er endret, vil vi utad fremstå som Falck i lang tid fremover. Dette skyldes at det er en stor oppgave å omprofilere bilflåten, samt bygninger. Eierskiftet vil ikke få konsekvenser for vårt samarbeid.

### Gjensidiges satsing på vei-hjelp

Gjensidige Forsikring er det største forsikringsselskapet i Norge, og blant de ledende i Norden og Baltikum. Kjøpet av Falck skyldes et strategisk ønske om å tilby kundene et bredere utvalg av tjenester knyttet til bilhold. På kort sikt vil dere ikke oppleve noen endringer i hvordan vi driver virksomheten. På lengre sikt håper vi å kunne tilby nye og spennende løsninger.

### Derfor valgte vi RedGo

Valget av nytt navn kom etter en grundig prosess. Vi har særlig lagt vekt på at navnet skal være lett å benytte i alle land vi har virksomhet, i Norden og Baltikum, og at det skal harmonere med profilen som er innarbeidet gjennom mange år. Vi kommer til å omprofilere biler og bygninger så snart det er praktisk mulig, og da vil vi også starte arbeidet med å gjøre det nye navnet kjent.

Vi ser frem til et fortsatt godt samarbeid! Hvis du har noen spørsmål er du som alltid velkommen til å kontakte oss.

Vennlig hilsen

Tommy Uttakleiv  
RedGo Norway AS



# 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](http://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

