

NLF Region 3 – Buskerud, Vestfold, Telemark

Postadresse: Magna Bugges vei 27, 3610 Kongsberg

E-post: rnw@lastebil.no - Telefon: 966 40 299



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

NYHETSBREV

Aktuelt fra NLF Region 3 - Buskerud, Vestfold, Telemark

Nr. 12 2025



Vestfoldpolitikere møtte NLF på befaring

Samferdselspolitikere fra Høyre og Fremskrittspartiet i Vestfold har hatt befaring på fylkesveiene de har ansvaret for. I denne forbindelse hadde de også bedt om å få møte NLF for å høre hvordan transportbedriftene opplever utfordringene for næringen.



Tom Egil Buttedal fra NLF Vestfold orienterer samferdselspolitikerne fra Vestfold (Foto: Knut Anvik)

Fylkespolitikernes befaring gikk fra fylkeshuset i Tønsberg til Knapstad – Hengsrød – Høyjord – Kvelde – Svartangveien – Gløppe bru – Pindsleveien, og endte opp på Furulund. Der fikk de omvisning av driveren av anlegget der og møte med NLF.

Tom Egil Buttedal, Jan-Petter Abrahamsen og John Th. Thollefsen fra NLF Vestfold roste utviklingen på Furulund og den fine samarbeidsmodellen som er etablert mellom driveren, Statens vegvesen og næringen. Terje Jørvum og han stab på Furulund har virkelig gjort en stor innsats for å få skape et fint tilbud for yrkessjåførene som stopper der.

Trenger å få tilrettelagt for modulvogntog

Fra NLF sin side ble det påpekt at det dessverre er mer å sette fingeren på når det gjelder fylkesveinettet enn de veiene Statens vegvesen har ansvar for gjennom vår region. Det er særlig en utfordring at fylkesveiene ikke er tilpasset i forhold til nye standarder for lengder og vekter på vogntog. Der det tidligere ble brukt singelbil eller bil og henger er det ofte i dag modul eller 24 meter. Med disse er det ofte vanskelig å komme frem dit en skal, og vi blir avhengige av steder egnet for omlasting av f.eks containere og hensetting av lange hengere. I mange tilfeller trenger vi en mer positiv innstilling fra fylkeskommunene i forhold til tilrettelegging for modulvogntog, og vi har behov for hjelp fra fylkeskommunene til å nå gjennom hos kommuner som viser liten vilje og evne til å tilrettelegge for næringstransporten. Her er Pindsleveien og Sandefjord kommune et eksempel på hvordan motvilje og sendrektighet koster det verdiskapende næringslivet dyrt.

Sikkerhet

Trafikksikkerhetsmessige forhold ble også belyst, og lastebileierne etterlyste tiltak for å gjøre det tryggere for gående og syklende langs fylkesveiene. Refleksbruken er dessverre for dårlig, og dette skaper ofte farlige situasjoner og dessverre inntreffer dødsulykker som den i Tjølling for kort tid siden.

Jan-Petter Abrahamsen gikk i dybden på konsekvensene av for dårlig veistandard og hvordan dette påvirker trafikksikkerheten. Bispeveien ble brukt som eksempel på utfordringer som oppstår når lite egnede fylkesveier blir mye benyttet som omkjøringsveier ved trafikkstans på E18. ÅDT belastningen skyter da i været på denne smale veien som til og med er uten gang- og sykkelvei på deler av strekningen. Når lastebiler med normal bredde på ca. 3 meter med speil skal passere hverandre her i 80 km/t og kun 50 – 60 cm klaring mellom bilene, sier det seg selv at risikoen øker. Når i tillegg asfalten er sporete og veiskulderen dårlig blir det farlig, og det er direkte uforsvarlig å ikke gjøre noe, påpekte Abrahamsen.



Lydhøre politikere mottar informasjon på Furulund

Drift og vedlikehold

I forhold til vinterdrift har både staten og fylkene som de største veieierne en del å ta tak i. Særlig er forebyggende preventive tiltak viktig, og det må være tilstrekkelig materiell i beredskap.

Generelt veivedlikehold må prioriteres høyt av veieierne. Det blir ofte dyrere å la slitasjen gå for langt fremfor å utbedre oftere.



Rassikring, veistandard, vektor og trafiksikkerhet var blant temaene på befaringen (Foto: Knut Anvik)

Fylkeskommunene må også tilrettelegge yrkessjåfører

NLF representantene kom inn på at ikke bare staten, men også fylkeskommunene, må ta ansvar for å tilrettelegge for yrkessjåfører langs veiene. Det er stort behov for døgnhvileplasser og snøramper på flere steder enn i dag. Her må fylkeskommunene også engasjere seg sterkere.

Grønt skifte

Politikerne tok opp flere spørsmål med næringens representanter, og de var blant annet nyskjerrige på utfordringene knyttet til det grønne skiftet. Økonomiske forhold knyttet til bruk av nullutslippskjøretøy kontra diesel ble berørt, og det ble gjort forsøk på å forklare problemstillingen med hvordan omsetningskrav begrenser miljøgevinsten for samfunnet.

Roste godt samarbeid

Jan-Petter Abrahamsen sa en del om det gode samarbeidet mellom NLF og Statens vegvesen, for å signalisere at vi ønsker å bygge opp den samme gode relasjon til

fylkeskommunene som en stor og viktig veieiergruppe. -Nøkkelen i samarbeidet mellom SVV og NLF har vært kommunikasjon. Dette har ført til felles virkelighetsforståelse på viktige områder, og vi har fått en god utvikling når det gjelder bl.a. døgnhvileplasser, rasteplasser, omlastningsplasser, snøryddingsramper, tiltak for sikt og fremkommelighet og tekniske løsninger.

Ladestasjon for lastebiler åpnet på Gol

Fastcharge har åpnet enda en ny ladestasjon for lastebiler i vår region. Den befinner seg på døgnhvileplassen ved Gol trafikkstasjon.



Fastcharge har beregnet at det skal være bra marked for lastebillading på Gol

Den høytidelige åpningen ble foretatt av Gol ordfører Heidi Granli ved at hun plugget inn den første ladekabelen. Myndighetene med Statens vegvesen i spissen, energisektoren og aktører i og med tilknytning til transportnæringen tok del i begivenheten, og NLF fasiliterte åpningsseremonien og etterfølgende paneldiskusjon.

Fremoverlent fagmiljø står bak

Selskapet Fastcharge som står bak etableringen har markert seg som svært fremoverlent i arbeidet med å få fart i tilretteleggingen for grønn omstilling av norsk lastebilnæring. Det har Obligo Investment Management og Hafslund vekst bak seg både finansielt og faglig.

I vår region har Fastcharge i løpet av kort tid etablert ladestasjoner for lastebiler på Furulund, Rudshøgda, Hønefoss og nå altså på Gol. Deres administrerende direktør Paal Berg sier følgende om deres nyeste anlegg:

«Denne stasjonen er et godt eksempel på hvordan samarbeid lønner seg. Behovet for lading av tunge kjøretøy langs strekningen mellom øst og vest har vært velkjent lenge, og både transportører og offentlige interessenter har pekt på Gol som et naturlig knutepunkt. Når vi planlegger og bygger sammen, kan vi sørge for at ny infrastruktur faktisk møter transportrutene som finnes i dag. Erfaringene fra Gol

viser at slike samarbeidsmodeller kan anvendes andre steder i landet etter hvert som tungtransporten blir elektrifisert.»

Setter tungbilmakken ut i livet

Statens vegvesen har en sentral rolle i utviklingen av nye grønne energistasjoner for tungtransport landet rundt. Som et ledd i tungbilmakken initiert i NTP og fulgt opp gjennom statsbudsjettet, skal mange av disse stasjonene med tungbillading komme i tilknytning til at utbyggingen av døgnhvileplasser skal intensiveres.

Tomas Moen, Seksjonssef i Statens Vegvesen, uttrykker i forbindelse med åpningen:

«Gol er et viktig knutepunkt der Riksvei 7 og Riksvei 52 møtes, med flere tusen kjøretøy per dag og en betydelig andel tungtrafikk. Den nye ladestasjonen på Gol gjør at vi nå virkelig kan muliggjøre elektrisk tungtransport på riksvei 7 og Oslo–Bergen-korridoren. Rasteplasser med lading skaper den forutsigbarheten som transportnæringen og sjåførene er avhengige av. Elektrifisering av tungbilmakken er et viktig tiltak for regjeringen for å redusere klimagassutslipp.»

NLF opptatt av basisfaktorer for grønn omstilling

Fra lastebileierhold har det blitt tydelig kommunisert at en av de vesentlige forutsetningene for at en grønn omstilling av næringen skal lykkes er at ladeinfrastrukturen kommer skikkelig på plass. I tillegg må finansielle forutsetninger for anskaffelse av nullutslippskjøretøy være der. Anskaffelsespriser må normaliseres og markedet må være villig til å betale det grønne næringstransport faktisk koster.

Vegar Torpengen fra NLF Buskerud representerte fylkesavdelingen sammen med Per Egil Sundbrei på Gol. Han var i paneldiskusjonen etter åpningen opptatt av at ladestasjoner er vel og bra, men de må ikke komme på bekostning av sårt tiltrengte biloppstillingsplasser på døgnhvileplassene. Det hjelper ikke å realisere målet om å få 80 steder for døgnhvile rundt om i landet hvis antallet biloppstillingsplasser blir spist opp av ladere. Her må Statens vegvesen ha to tanker i hodet samtidig slik at vi kan få en stor økning i antallet døgnhvileplasser samtidig som ladetilbud etableres. Hvis det ene skjer på bekostning av det andre kommer vi til å bomme i forhold til hensikten med tungbilmakken.

Torpengen og Sundbrei hadde også med seg NLF sin lokalavdelingsleder Ola Egil Leikvold i vurderingene av hvilke faktorer som må være tilstede for at omstilling til nullutslipp i tungtransporten skal lykkes.

NLF sin regionsjef Roy N. Wetterstad ledet diskusjonen under samlingen etter møtet hvor bl.a. Fastcharge, Statens vegvesen, ASKO og ordføreren var med i tillegg til NLF sine representanter.





Fastcharges CEO Paal Berg, ordfører Heidi Granli, og SVV-seksjonsleder Tomas Moen ved åpningen.

Tilbud til NLF-sjåførene

25%
rabatt på mat

Gjelder sandwich, wraps,
salater, matpakker og burgere.



Skann NLF-oblaten på Koppen eller bruk
NLF-medlemskortet for å få rabatten.



Hardangerviddanissen kjører lastebil

Selveste Hardangerviddanissen er NLF medlem. Han heter Vegar Torpengen og er langtransportsjåfør med eget selskap. Med eksklusiv tilgang til vår facebookside kan han nå komme til å dukke opp med rapporter fra sin nissegjerning på veiene gjennom hele året.



Hardangerviddanissen har for alvor tatt steget inn i NLF arbeid det siste året. Han ble valgt til varamedlem i fylkesstyret i Buskerud i mars. Som nisser flest elsker han å glede barna. Det har han blant annet gjort ved å møte 1. – 3. klassinger på skolebesøk med trafikk sikkerhetsprogrammet Venner på veien. Med strålende appell til barna har han vært rundt på skoler i Kongsberg og Numedal for å gi trafikk sikkerhetsopplæring.

Vegar har forsøkt seg i ulike yrker, men etter kort tid har han lengtet tilbake til lastebilrattet. Det er der han trives best og det er bare en tidligere musikerkarriere

som han synes kan måle seg med sjåføyrket i gode opplevelser. Han er kjent for å være direkte og frittalende, og ikke minst ha en god porsjon humor godt forankret.

Hardangerviddanissen ble et ganske naturlig navn for en vennlig brumlebass med naturlig nisseskjegg året rundt. I tillegg går en av hans viktigste ruter over Hardangervidda, hvor han ofte kjører flere ganger i uken med sin Volvo lastebil. Nå kan han komme til å dukke opp med jevne mellomrom hos NLF Region 3 på facebook hvor han har blitt invitert til å komme med innslag fra landeveien.

Lenke til julehilsen på Facebook:

[Facebook](#)



Hardangerviddanissen Vegar Torpengen på vei over vidda. Foto: Jan Egil Sandstad



Stor appell blant barna



Sliter du med tunge
tanker etter ulykke?
Kontakt Kollegahjelpen!



**KOLLEGA
HJELPEN**

415 44 400

Lenke:
[Kollegahjelpen 415 44 400 | Lastebil.no](https://www.kollegahjelpen.no)

NLF med kraftig pekefinger til Tine

Mange steder i landet har reaksjonene vært sterke på at Tine har valgt å bruke et dansk transportselskap til deler av sin innenlands transport. Tillitsbrudd, dobbeltmoralsk og uetisk er blant uttrykkene som er blitt brukt om Tine i saken.

Blant andre regionsjef Reidar Retterholt har vært aktiv i mediebildet. Han har uttrykt at mange i transportnæringen har blitt kraftig provosert av at Tine av alle skal vrake en sårbar norsk næring til fordel for utenlandske aktører.

Norsk landbruk og Tine har når det gjelder seg selv vært svært opptatt av at det må slås ring om deres næring for å sikre at den opprettholdes og ikke blir utkonkurrert av utenlandske tilbydere. De har endog vært ivrige tilhengere av toll og proteksjonistiske tiltak for at de skal vernes mot utenlandsk konkurranse. På denne bakgrunn er det oppsiktsvekkende at de kan være så dobbeltmoralske at de ikke tar fem øre for å dolke en annen norsk næring i ryggen ved å ta fra dem oppdrag de selv har vært avhengig av å ha norsk transportnæring til gjennom hele sin historie.



Reidar Retterholt har rast mot Tine og landbrukssamvirket for at de utnytter kabotasjeregulverket ved å etablere faste ruter med utenlandske biler. Intensjonen bak dette regelverket var å gi utenlandske selskap med oppdrag i Norge mulighet til å ta noen sideoppdrag her i landet i forbindelse med internasjonal last de hadde bragt hit. Meningen var at det skulle hindre tomkjøring – ikke etablere faste ruter med utenlandske biler.

Reidar Retterholt har videre skrevet følgende om saken:

I praksis betyr Tine's løsning at varer fraktes internt i Norge av biler og sjåfører fra utlandet, på bekostning av norske transportbedrifter. Dette provoserer transportnæringen, med god grunn. Nå skal det også sies at TINE er fundamentalt avhengig av kvaliteten til de norske transportørene de bruker i dag. Dette er kvalitetstransport. Da er det ekstra provoserende at de setter inn utenlandske transportører der de finner det for godt.

TINE er eid av norske melkebønder og bygger sitt omdømme på lokal produksjon og norske arbeidsplasser. Når de setter norske transportører til side, er det ikke bare et økonomisk valg, men et verdivalg: pris trumfer prinsipp. Det undergraver norske transportbedrifter, norske arbeidsplasser og hele ideen om et ansvarlig, bærekraftig norsk næringsliv.

NLF har i 90 år kjempet mot sosial dumping og for rettferdige vilkår. At TINE, som snakker varmt om bærekraft og etikk, velger smutthull i kabotasjereguleringene for faste ruter, oppleves som et tillitsbrudd. Lovlig? Muligens. Etisk? Absolutt ikke.



Dette handler også om politikk. Hvis regelverket åpner for slik praksis, må smutthull tettes og kontrollene styrkes. TINE har fortsatt mulighet til å vise samfunnsansvar ved å revurdere sin praksis og gå i dialog med norsk transportnæring, hvilket NLF har invitert til flere ganger. TINE har fortsatt mulighet til å vise samfunnsansvar ved å revurdere sin praksis og gå i dialog med norsk transportnæring, noe NLF har invitert til. Hvis ikke må de være ærlige: De har valgt profittjakt fremfor norske verdier.

For nå handler det ikke bare om melk. Det handler om tillit og den er i ferd med å surne.



Arkivfoto av NLF sin lokalavdelingsleder i Hallingdal på oppdrag for norsk landbruk. Foto: NLF arkiv

Døgnhvileplasser på agendaen i fylkesstyrene

Status for utvikling av døgnhvileplasser i regionen har blitt behandlet i våre tre fylkesstyrever, og vi holder trykket oppe for å forsøke å påvirke lokalisering, størrelse og innhold.

Det er jevnlig dialog med Statens vegvesen og NLF om utvikling og planer for døgnhvileplasser i vår region.

For Grenlandsporten er det nå landet en avtale. Der var det to aktuelle tomter. Den som er valgt er den med vanskeligst adkomst fordi det er en utfordrende bakke der, men vi har håp om at dette skal kunne løse slik at det ikke blir risiko for å stå fast der på vinterføre.

På Furulund er solcelleparken åpnet og ladestasjonene for tungbil i full drift.



Drammensområdet er lyst ut med inntil 100 plasser. Etter hva vi forstår er det vanskelig å få inn tilbud fra grunneiere som har store nok areal. Det er derfor en risiko for at det kan ende med flere små døgnhvileplasser i området. SVV uttrykker dog at de er opptatt av at lokalisering blir ved servicetilbud som butikk og servering. Fra vår side påpekes at listen bør legges enda høyere, og vi viser til døgnhvileplasser i utlandet med gode velferdstilbud til sjåførene.

Videre langs E134 har vi fremholdt NOMAS sin eiendom i Mjøndalen som en aktuell mulighet. Der vil det i tilfelle være vesentlig å få ordnet en ny avkjøringsløsning fra europaveien og rett inn til området. I utgangspunktet mangler også servicetilbud inn i det aktuelle området. Det bør derfor ses nærmere på hvordan dette eventuelt kan løses.

Kongsbergporten er gunstig lokalisering. Der har kommunen stilt seg positiv. Temaet døgnhvileplass har også vært oppe i forbindelse med prosessen mellom Volmax og Gasum om etablering av gassfyllestasjon i området.

For Notodden har vi spilt inn området rundt der hvor Kaasa Transport har etablert seg, men også der mangler i utgangspunktet servicetilbud.

For Seljord er nå det meste klarlagt, og der vil døgnhvileplass kunne komme til neste år.

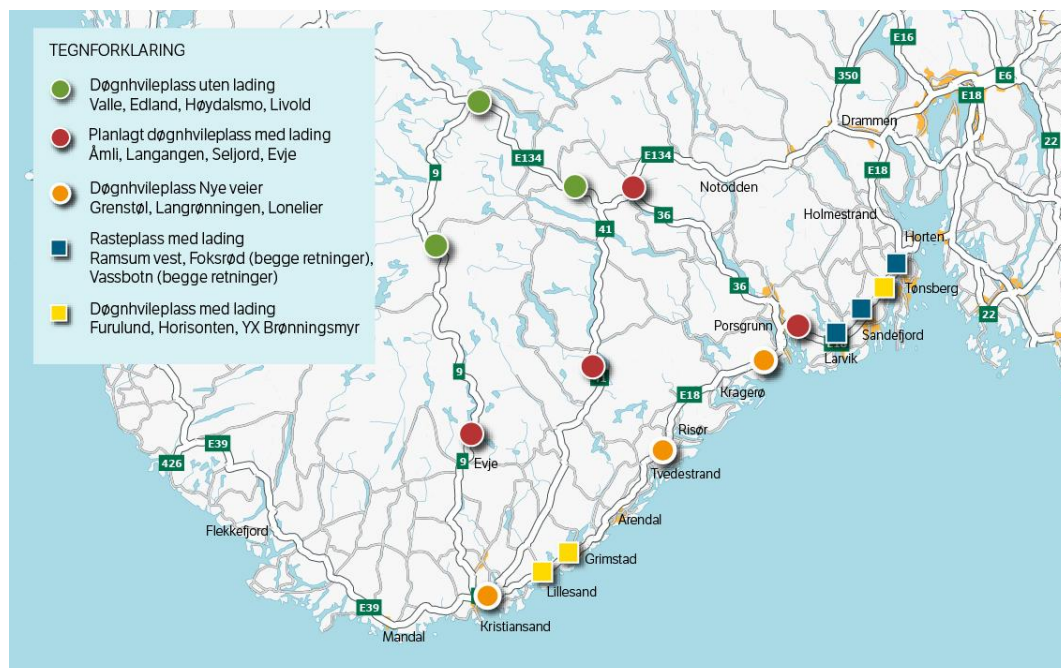
Det er reist spørsmål om andre behov før fjellovergangen på E134. Vi har blant annet fremholdt at det bør være døgnhvileplasser i tilknytning til kolonneoppstillingsplasser før fjelloverganger som er værutsatt.

Vi har videre påpekt at fylkeskommunene bør ha et ansvar for tilrettelegging for døgnhvileplasser og rasteplasser for tungtransporten langs fylkesveier med mye godstransport.

Det mest konkrete som er under planlegging er nær E16 Helgelandsmoen. Der er det en privat grunneier som har fremmet utviklingsplaner for fylkeskommunen.

Det er behov for videre dialog med fylkeskommunene om andre behov på fylkesveistrekninger. Vi krever også at fylkeskommunene ikke stenger toaletter på rasteplasser. For våre yrkessjåfører trenger vi flere og bedre toalettanlegg, og alle veieiergrupper må ta ansvar for dette.

Bekymringsmelding er mottatt om at utbygging av ladestasjoner i noen tilfeller spiser opp biloppstillingsplasser. For eksempel på Grenstøl er det blitt 9 færre plasser, på Gol er plassen for døgnhvile blitt sterkt redusert og Circle K Ringdalskogen har 3 plasser igjen av de 7 – 8 som var der. Det tas opp med Statens vegvesen at en slik utvikling ikke er akseptabel. Utbygging av ladetilbud må ikke skje på bekostning av døgnhvileplasser.



NLF håper det skal bli enda flere prikker på Statens vegvesen sitt kart

NLF spilte inn løsning for flaskehals i Numedal

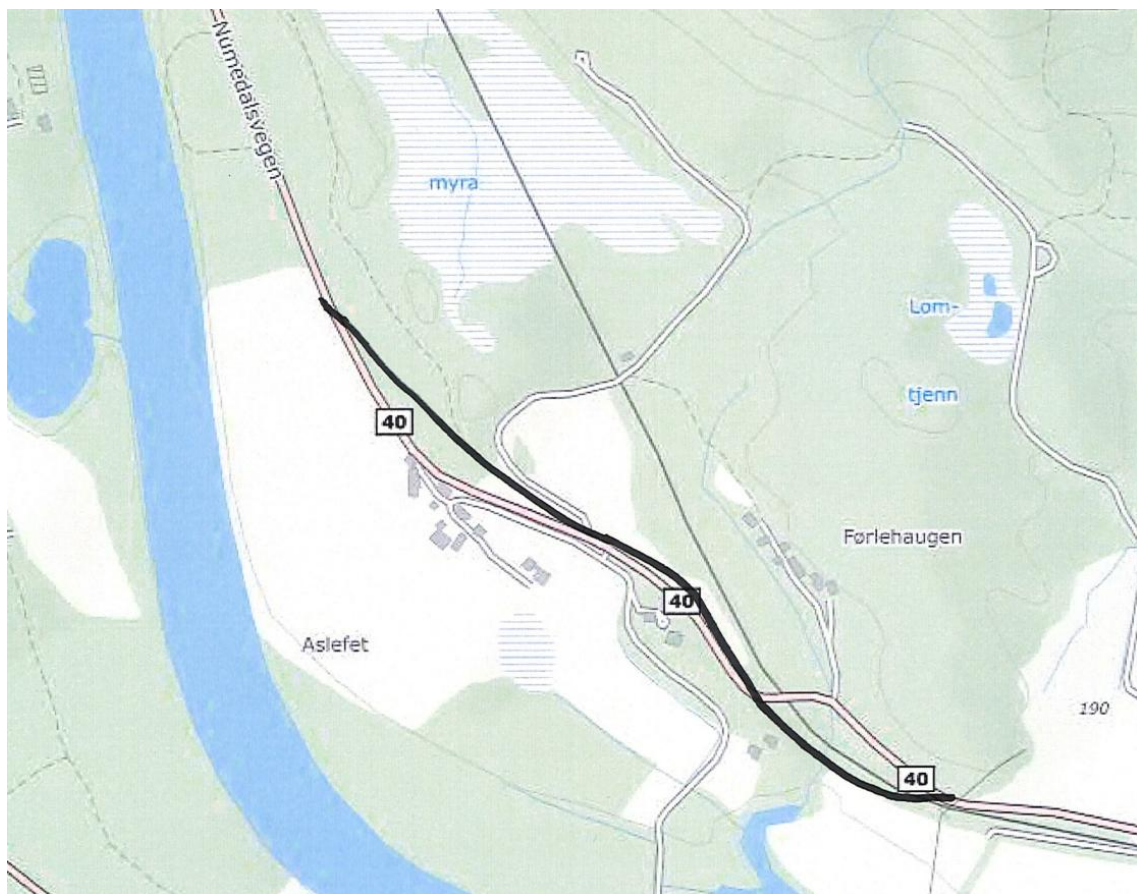
Numedal Lastebileierforening er opptatt av å bedre fremkommeligheten på Fv. 40. Flaskehalsen som den smale broen over jernbanesporet ved Aslefet i Flesberg bør kunne utbedres uten store kostnader.

Lokalavdelingen spilte inn sitt løsningsforslag for Aslefet til NLF Buskerud, som har bragt anbefalingen videre til Buskerud fylkeskommune.

Forslaget er en enkel og rimelig løsning innenfor 80 km/t kravet. Veien krysser her jernbanesporet i plan. Skinnene kan ligge i asfalten for ikke å skape brudd i skinnegangen på Numedalsbanen. Det er om å gjøre å få rettet ut så godt som mulig og gjøre veien bred og god nok for 80 km/t fartsgrense.

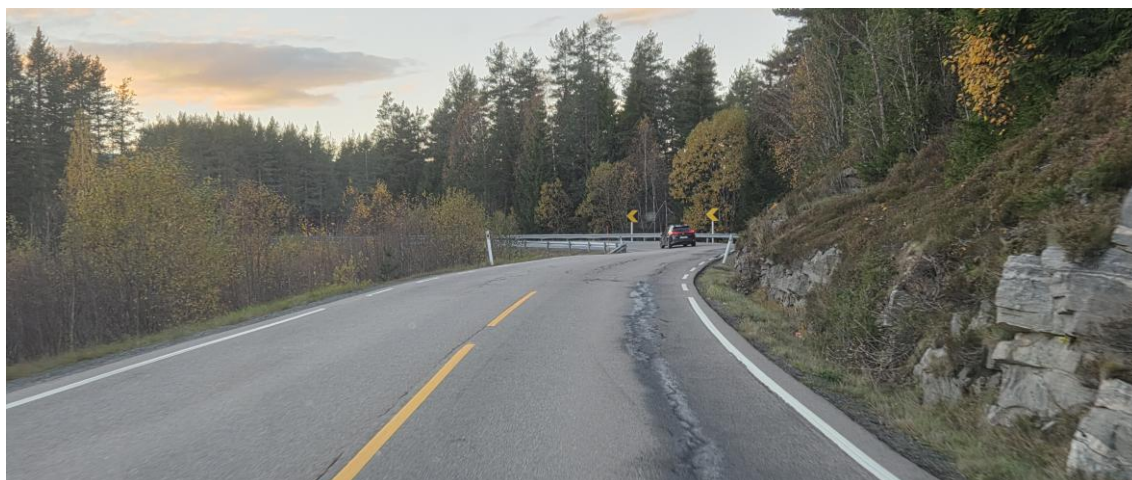
NLF Buskerud har videre anbefalt fylkeskommunen å innhente særskilte råd fra lastebilnæringen i alle saker som dreier seg om planer, utbedring og utvikling av fylkesveinettet.

I tillegg har NLF Buskerud gjentatt sitt generelle innspill fra møte med hovedutvalget for samferdsel denne høsten om å åpne tømmervegnettet også for modulvogntog som frakter annet enn tømmer. Dette gjelder bl.a. fv. 40 i det aktuelle området.



Løsningskissen fra NLF for Aslefet på fv. 40

Bilder som viser forholdene ved Aslefet:



ÅRETS VIKTIGSTE MØTEPlass FOR TRANSPORTBRANSJEN

TRANSPORT- konferansen 2026

HOLD AV DATOEN
28.–30.
JANUAR
GARDERMOEN

Faglig påfyll, nettverk
og NLF Lederforums
kompetansedag.
Møt bl.a. Samferdselsminister
Jon-Ivar Nygård

Lenke til informasjon og påmelding:

<https://lastebil.no/aktuelt/hva-skjer/transportkonferansen-2026>



Påmelding åpnet for årskonferansen 2026

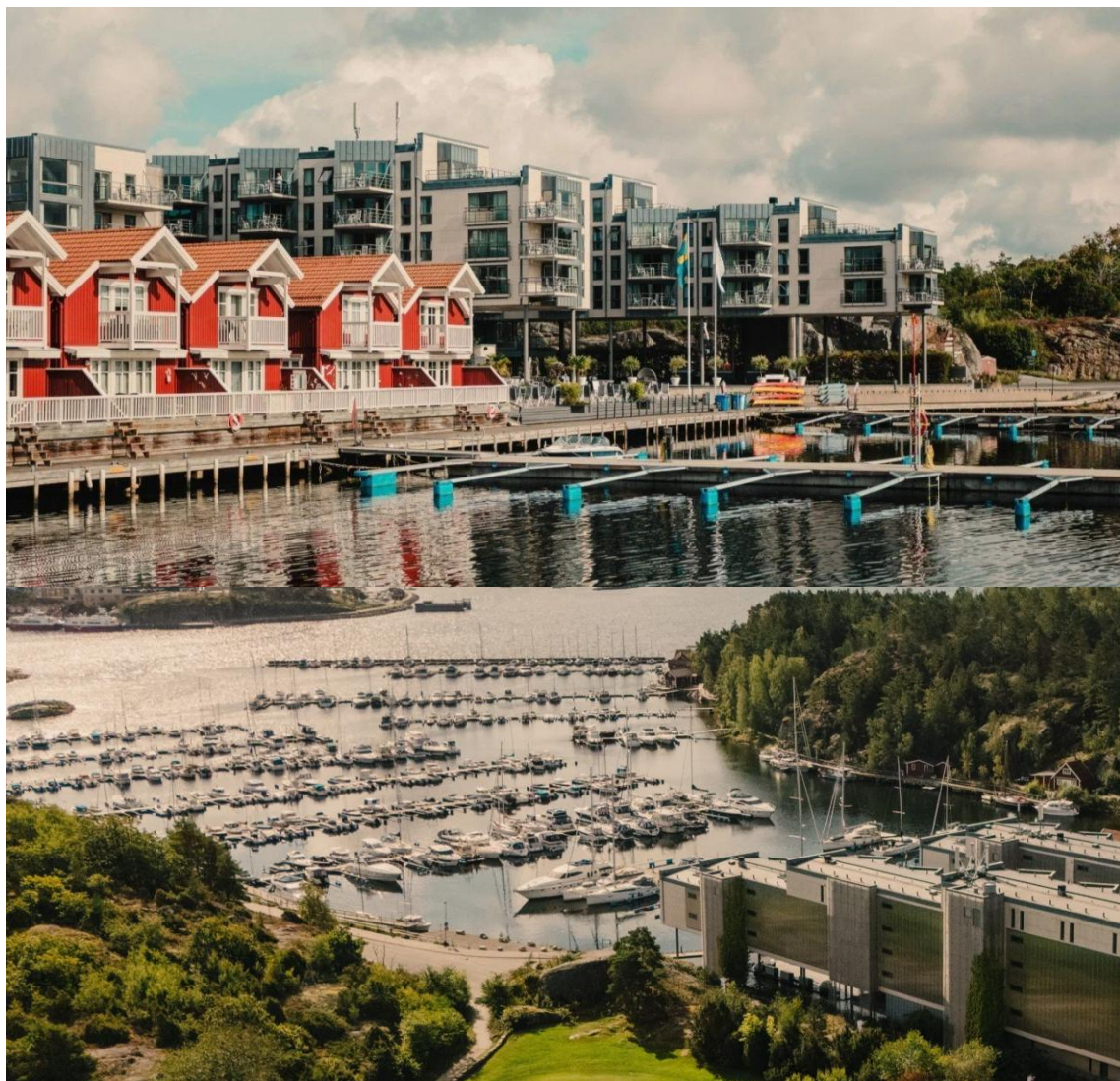
NLF Region 3 sin årskonferanse avholdes helgen 24. – 26. april 2026 på Strømstad Spa & Resort. Påmelding er nå åpnet.

Lenke til påmelding og informasjon:

<https://lastebil.no/aktuelt/hva-skjer/nlf-region-3-aarskonferanse-2026>

Våren i Strømstad kan være fin, og i siste del av april kan knoppene ha begynt å sprette og vårsolen varme. Her bør muligheten være god for å kunne kombinere en årskonferanse med viktig faglig innhold med rekreasjon, turer i skjærgården og deilige oppholde i hotellets populære spa anlegg. Det anbefales å være tidlig ute med påmelding.

Det planlegges en samordning med transportmessen på Lillestrøm slik at vi kan organisere fredag 24. april slik at det skal blir mulig å komme innom der før turen går videre til Strømstad.



Rune Tøftum gir råd om vinterdrift

NLF har etablert et eget fagnettverk for vinterdrift. Fra Buskerud deltar Rune Tøftum. Han gir råd og anbefalinger, og overbringer synspunkter han innhenter fra medlemmer i egen fylkesavdeling.



Rune Tøftum registrerer at det altfor ofte har sviktet på preventive vinterdriftstiltak de siste årene. Riktige tiltak til rett tid er helt avgjørende for å sikre god vinterdrift og hindre ulykker og trafikkproblemer. Salting og strøing må skje i forkant av værhendelsenes virkning på veien. Vi har dessverre sett for mange eksempler på at det ageres for sent, påpeker Tøftum.

Han mener mye kan tyde på at problemet ligger i veieierens kontrakthåndtering. Pris må ikke få overskygge kvalitets- og

innholdsfokus i kontraktene. Disse har dessuten blitt så omfattende og detaljerte at de viktigste basiselementene kan se ut til å drukne. Hvis ting så utydelig at det er vanskelig å tolke hva som egentlig gjelder blir detaljene mer til skade enn gagn.



Foto: NLF arkiv



Rune Tøftum mener løsningen er at veieier og tjenstebestiller svært tydelig må definere hvilke ressurser som skal inn i en kontrakt, slik at alle som inngir tilbud kan gjøre det på hver enkelt post som er identisk for alle. Det er helt vesentlig at grunnlag, prisberegning og oppgaveforståelse ikke kan misforstås og blir helt likt for alle. Ut fra dette må det gis betaling for utført arbeid.

Det er videre nødvendig at Statens vegvesen og fylkeskommunene som de største veieierne er svært profesjonelle gjennom hele kontraktsprosessen. Det må de også være i oppfølging av kontraktene. Oppfølgingen opplever Tøftum fungerte bedre for 10 – 15 år siden enn i dag, både med hensyn til syklustider og nok ressurser på plass.

Hvis veieier har lagt til grunn for svake ressurser i en kontrakt må entreprenøren kunne melde inn avvik for å få på plass den tilpasning som er nødvendig. For å få riktig incentivgrunnlag må entreprenøren selvsagt få betalt for det ekstra som må til dersom veieieren har lagt til grunn for lite ressurser i en kontrakt. Det er veieier som til syvende og sist har ansvaret for at vinterdriften skal fungere og være på et fornuftig nivå som sikrer fremkommelighet og trygg ferdsel, sier Rune Tøftum.



Foto: NLF arkiv



Beredskap i fokus på årets E134 konferanse

Med Jan Erik Larsen som møteleder blir et hvert tema til god underholdning. Kommunen han bor i, Lier, er en av de svært mange kommunene veien går gjennom. Hele 3 millioner mennesker er berørt av E134, og det er viktig at den utvikles med tanke på sikkerhet og andre viktige samfunnsfaktorer.

Notodden ordfører Gry Fuglestveit sto for den formelle åpningen, og presiserte at de inngår i Kongsberg region alliansen som alle står sammen om at strekningen over Meheia må forseres. Hun roste arbeidet som Haukelivegen AS står i spissen for.

Statens vegvesen med statusrapport

Utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik redegjorde for status i den 12 års prosessen en nå er inne i for gjennomføring av NTP, og understreket at prioriteringene i planen er politisk fastlagt av Stortinget. Oslofjorden og Dagslett er inne i planen, mens det gryteklare Saggrenda – Elgsjø prosjektet venter på politisk avklaring og befinner seg på 15. plass. Davik påpekte at ting kan endre seg når revidering skjer hvert fjerde.

Seljord – Vinje anses nå for å være bra, men kanskje Raulandalalternativet kan komme til å bli aktuelt om 20 års tid. Røldal-Seljestad (trinn 1) er under bygging og Vågsli-Røldal (trinn 2) kommer. Bakka-Solheim er en utfordring fortsatt. Arm til Bergen mente utbyggingsdirektøren må med i fremtidig NTP.



SVV sin utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik



Viktig for sikkerhet og beredskap

Som nøkkelperson i beredskapsstaben hos Statsforvalteren i Vestfold og Telemark kunne John Sverre Fæste Dahl forklare øst – vest forbindelsens betydning i et sikkerhetsmessig perspektiv. Med det alvorlige trusselbildet som verden står overfor er det viktig at hovedårer som E134 sikres i vårt transportsystem. Tilgangen til sjøområdene i vest med havner og flyplasser vil kunne være avgjørende for totalforsvaret i gitte situasjoner. Dessuten trenger vi robusthet mot ekstremvær og mer utfordrende klima.

Fylkeskommuner med felles mål

Samferdselsutvalgslederne i Telemark og Buskerud, Anne-Nora Dahle (Sp) og Christopher Amundsen Wand (H), gjorde felles sak for E134 og bl.a. Saggrenda – Elgsjø strekningen som er i begge fylkene. I en beredskapssammenheng er det også vesentlig å se helheten i veisystemene. Fylkesveier som de har ansvar for er viktig for å nå ut til sideområdene langs de store hovedårene, og må ofte fungere som omkjøringsveier. Derfor må også disse holde en standard som gjør dem brukbare både som hverdagsveier og beredskapsveier. Anne-Nora Oma Dahle påpekte at det er prekært å få gjort noe med det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Christopher Amundsen Wand utfordret med å etterlyse nytenkning i samferdselspolitikken. Han viste til Østerrike som har sørget for å gjøre seg ferdig med å bygge ut et fremtidsrettet veinett, slik at alle ressursene nå kan anvendes på vedlikehold av det eksisterende. Vi må bygge landet, her også. Slik det er nå får ikke fylkeskommunene gjort det de skal på veisiden. Dette har bl.a. sammenheng med at staten pålegger fylkene oppgaver som koster mye penger, som for eksempel storsatsing på elektriske busser. Dette gjør at det blir for lite igjen til utvikling og vedlikehold av fylkesveiene. Han etterlyste en nasjonal strategi for omkjøringsveier for å bedre ivaretagelsen av veiberedskapen her i landet.

Når det brenner på dass

Det var tv-profil og bilberger Thord Paulsen som skulle ha forklart hva en gjør når det brenner på dass, men han rakk ikke møtet etter jobbing gjennom hele natten.

Dermed ble det de offentlige aktørene som gjennomførte sekvensen.

Henning Ødegård Johansen fra politiet og Tore Jan Hansen fra Statens vegvesen presenterte Kampen mot klokka prosjektet som de står bak. Etter en prøveperiode i sør/øst skal dette rulles ut som nasjonalt prosjekt. Hensikten er å få optimale rutiner og systemer for å holde trafikken i gang langs våre hovedtrafikkårer. Vi har vært altfor sårbare og hatt for mye stengning med bruk av dårlige omkjøringsløsninger. Helheten må fungere mellom alle involverte, blålysetatene og veieierne, men ikke minst må bilbergerne få en tydeligere rolle i veiberedskapssystemet. Ny felles nasjonal bergingsavtale vil komme i mars 2027.

Arbeidet med å øke oppetiden over Haukeli ble berørt. 8000 trafikkstopp i 2024 viser sårbarheten i systemet.



Ambulansesjef Knut Inge Skoland og brannsjef Torbjørn Lia ga en orientering om samarbeid ved ulykker og etterarbeidet, inkludert det å ivareta de som involvert i ulykker. De var opptatt av at trafikkløsninger ved ulykker må inngå som et viktig element når nye veier planlegges og bygges.



Jan Erik Larsen i samtale med representantene for «blålysetatene»

Næring og beredskap

Fra Karmsund havn gjennomgikk administrerende direktør konsekvensene for havnen og nasjonen hvis veisystemene ikke forberedes for krig og krise. Det er viktig å huske på at 90 % av alt gods er innom sjøtransport før lastebilene overtar.

Grenlandsområdet fulgte opp samme problemstillingen med innlegg fra Arve Høiberg og Hedda Foss Five. De pekte på at E134 knytter viktige deler av norsk industri sammen, og at satsing på veien er næringspolitisk genialt. Det gir også en viktig snarvei til Europa med koblingen gjennom Rv 36 og Jyllandskorridoren. I Grenland ligger også Norges tredje største havn med stor næringsmessig betydning. Videre berørte de to de transportmessige utfordringene knyttet til Fensfeltet i Nome. Der planlegges storstilt gruvedrift for å utvinne sjeldne mineralforekomster.

Kongsberg ordfører Line Spiten talte for en annen svært viktig industriregion langs E134. Hun viste til at lastebilkonvoien sammen med Haukelivegen AS og NLF i sommer hadde fått satt godt fokus på behovet for å realisere ny vei mellom Saggrenda og Elgsjø. Kongsberg Næringspark bygges stadig ut, og det kommer 450 nye ansatte årlig som har behov for veien både til pendling og i forbindelse med jobbreiser. I tillegg er det stor varetransportaktivitet knyttet til Kongsberg industrien.

Uten lastebilen stopper Norge

Nok en gang hadde Statens vegvesen og NLF en felles presentasjon på E134 konferansen. Ingmar Ulvenes og Reidar Retterholt forklarte hva prøveordningen

med egne lastebilkolonner over Haukeli gikk ut på. De belyste kostnadene for næringslivet som veistengning medfører. En liten video om ny bro ved Saggrenda viste også det felles fokus SVV og NLF har på å bedre fremkommeligheten på E134.

Prosjektleder Frode Lykkebø i Statens vegvesen ga en statusoversikt for Røldalstunnelprosjektet.



Ingmar Ulvenes og Reidar Retterholt

Ny stortingskomite går løs på utfordringene

Fra den nye transportkomiteen på Stortinget deltok komiteleder Bård Hoksrud fra Fremskrittspartiet og Anne Kristine Linnestad fra Høyre. I samtale med Jan Erik Larsen varslet de at de ville engasjere seg for sterkere satsing på E134. Hoksrud hadde blant annet vært med å aksjonere sammen med NLF og Haukelivegen for Saggrenda – Elgsjø i valgkampen.

Når vei ikke en gang ble nevnt i årets trontale er det grunn til bekymring. Både beredskap, trafiksikkerhet, miljø, næringsliv og generell samfunnsnytte bør gjøre veiutvikling viktigere tema. Veiinteressene bør vurdere å involvere finanspolitikerne mer var blant rådene transportpolitikerne ga. De mente det er mange gode argumenter for sterke satsing på E134.





Bård Hoksrud i samtale med Jan Erik Larsen

Godt arbeidsår tilbakelagt i fylkesstyrene

De tre fylkesstyrene for Buskerud, Vestfold og Telemark kan se tilbake på et godt og intenst arbeidsår i NLF regionen. Stortingsvalgkampen med NLF sin transportturne hadde mange stopp i vårt område, og bidro til å sette nærings- og transportpolitikk på den politiske agendaen.

NLF medlemmene takkes for å ha støttet opp om aktivitetene. Uten godt engasjement fra medlemmene forsvinner grunnlaget for mye av det viktige arbeidet vi får til med godt engasjement og medvirkning.

I det kontinuerlige arbeidet som gjøres fra forbundet for å ivareta næringens interesser er også medvirkning avgjørende. I vår relasjon med offentlige myndigheter og andre skal vi målbære det som er viktig for medlemmene. Kunnskap om dette får vi gjennom alle de møteplassene vi har hvor bedriftene kan være med å påvirke hva vi skal ha fokus på.

2025 var landsmøteår. Der ble forbundets 90 års jubileum markert med et storstilt arrangement på Storefjell. Den næringspolitiske plattformen vi skal bygge på ble spikret og organisasjonen staket ut kursen fremover.





For regionen er den årlige årskonferansen en viktig møteplass. Der har vi hatt gleden av å ha våre gode samarbeidspartnere med oss på å skape et arrangement som er både nyttig og trivelig, og som mange medlemmer av den grunn stiller opp på. I år var det på Straand Hotell i Vrådal. 24. – 26. april 2026 inviterer vi til Strømstad Spa & Resort.



Viktige hovedarrangement under transportturneen foregikk i vår region. Startskuddet gikk under countryfestivalen i Seljord i juli. Det var imponerende å se den store mengden lastebiler som preget arrangementet, og vi nådde godt ut til våre ansatte sjåførere som er transportforetakenes viktigste ressurs. Senere samlet hele forbundsadministrasjonen seg i Porsgrunn, hvor vi en hel dag preget rådhusplassen med møter og politisk debatt. Vi aksjonerte for bedre vei med lastebilkonvoi mellom Kongsberg og Notodden. Nærmere 50 vogntog endte opp på Kaasa Transport sitt nye anlegg på med mange stortingskandidater og ordførere om bord, som fikk diskutere aktuelle saker med sjåførene underveis. Torghatten Sør inviterte næringen til flott lastebilcruise på Oslofjorden. Også der foregikk politisk debatt med tv-produksjon fra lastebildekket. På Dyrsku'n i september var

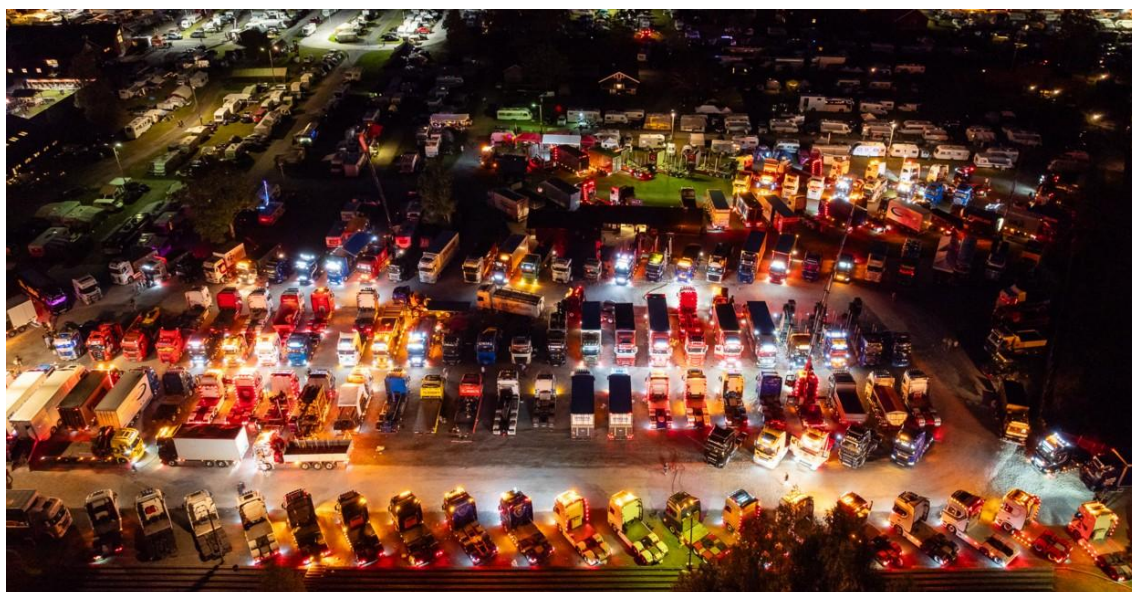
vi nok en gang synlig, og nådde til svært mange mennesker selv om været i år ikke var helt det beste.



Nok en gang retter vi blikket fremover mot et nytt år med nye utfordringer. Kontinuerlig har vi næringspolitiske forhold vi må hankses med både opp mot politikere på alle forvaltningsnivå, statlige veimyndigheter, fylkeskommuner og kommuner. Utviklingen med teknologiomlegging og grønt skifte går i en forrykende fart, og det er viktig at vi som næring får være med å legge premissene. Rekrutteringsutfordringene er fortsatt store, og vi kan påvirke hvordan det tilrettelegges for utdanning og hvor populært sjåføryrket blir. Forbundet har til og med involvert seg i tv serien Norske Truckers for å gjøre sjåføryrket synlig. I tillegg forsøker vi å bidra til å løfte sjåføryrkets status, blant annet gjennom å gjøre forholdene på og langs veiene bedre. Det er her de har sitt daglige virke, og det må legges rette med tilstrekkelig med døgnhvileplasser, rasteplasser og servicetilbud og annet som gjør det trivelig å være lastebilsjåfør på norske veier.



Vi ønsker alle NLF medlemmer, samarbeidspartnere og øvrige forbindelser en god jul og et godt nytt år.



NLF Region 3
Hilde Natedal
Forbundsstyret

NLF Buskerud
Per Einar Sand
Fylkesleder

NLF Vestfold
Marianne M. Sjørdahl
Fylkesleder

NLF Telemark
Frode Bjønnes
Fylkesleder

Roy N. Wetterstad
Regionsjef





Bruk Blir Bedre sine etterutdanningstilbud

Vi minner om samarbeidsavtalen mellom NLF region 3 og Blir Bedre AS. De tilbyr YSK etterutdanning til rabatterte priser for NLF medlemsbedrifter.

Kurs avholdes jevnlig på ulike steder i regionen.

Kontakt Blir Bedre AS på telefon 406 96 908 eller epost post@blirbedre.no.



Bjørn Sølversen fra Blir Bedre AS på et NLF arrangement

Invitasjon til årsmøtefest



i Drammen og omegn lastebileierforening
på Børsen i Drammen
lørdag 31 januar kl.16.30

Saksliste i henhold til vedtekter
Mens møtet foregår, kan ledsagere få seg en forfriskning i baren
Det vil bli servert middag ca. kl. 18.30

Forrett:
Frisk asparges
med St Kristina skinke og maltaisesaus

Hovedrett:
Mignon av oksefilet
med syltet løk, gode grønnsaker, krydderbarnaise og
røstipoteter

Dessert:
Flambert pannekake
med hjemmelaget is og marinert frukt

Det følger med 4 bonger pr. person

Gratis for medlemmene og kr 1000,- for ledsagere

Påmelding / betaling senest 9. januar til kontonr: 2220.05.78469
Håkon Utengen/Steffen Gulliksen mob. 93860790/ 91002286

Velkommen!





NLF og Circle K står sterkt

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Circle K sikrer enklere og mer lønnsomme hverdager for norske lastebileiere og sjåfører. Dette gir de beste forutsetningene for en effektiv, trygg og bærekraftig hverdag.

Samarbeidet mellom Circle K og NLF har siden 1993 vært preget av gjensidig tillit, innovasjon og et felles mål om å styrke og skape varige verdier for hele transportnæringen.

Nå er en ny 5-års avtale på plass. Vi i Circle K takker for tilliten og ser frem til det videre samarbeidet!

Circle K tilbyr NLF-medlemmer gunstige priser på drivstoff, lading og andre produkter, samt tilgang til Norges største og mest moderne stasjonsnettverk. I tillegg får sjåfører den eksklusive fordelene Truck Deal, med 25% rabatt på et bredt utvalg mat og drikke.



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

CIRCLE K[™] pro