



## **Ekspløsjonen i drivstoffkostnadene – intenst arbeid i kulissene**

Transport er blant de næringer som har blitt rammet direkte av den eksplosive prisøkningen på drivstoff. Aktiviteten har vært svært stor for å få på plass politiske vedtak som kan avhjelpe situasjonen. Transportbedriftene har hatt sin fulle hyre med kontraktsoppfølging og justering av priser.



*Dieselsjokk for lastebilnæringen*

### **Stortinget gjorde hastevedtak**

Siste torsdag før Stortinget tok påskeferie ble det hastebehandlet forslag om tiltak for å avhjelpe situasjonen for næringslivet og befolkningen. I forkant av dette var NLF på banen både for å informere rikspolitikerne om behovet for tiltak, men også for å veilede medlemsbedriftene om kontraktsoppfølging og prisjustering.

Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti klarte å finne sammen med Senterpartiet om en løsning som letter en del på situasjonen på kort sikt. Den såkalte veibruksavgiften fjernes for en avgrenset tidsperiode og dette vil gi noen kroners prisnedgang på pumpeprisene. Det er viktig for å hindre at drivstoffprisøkning forplanter seg til en generell prisoppgang som sender oss inn i en skadelig kostnadsspiral. Spørsmålet blir nå om det er tilstrekkelig eller om det også blir nødvendig å ta sterkere grep med ytterligere reduksjon av CO2 avgiften.



*Det ble flere jevne avstemninger når Stortinget behandlet flere forslag om å avhjelpe situasjonen for folket og næringslivet*

### **Flertall uten Venstre**

Det ble en intens debatt i Stortinget hvor de to frontene som sto mot hverandre la for dagen et svært ulikt virkelighetssyn. Riktignok uttrykte også regjeringen og de andre støttepartiene enn Senterpartiet at det kunne bli behov for å gjøre noe, men de ville avvente til revidert nasjonalbudsjett med å ta stilling til tiltak.

Senterpartiet gikk sammen med de to største opposisjonspartiene og KrF fordi de mente at det ikke var tid til å vente så lenge. Skadevirkningene ville bli for store. De viste blant annet til de mange signalene fra næringslivet og det faktum at enkelte virksomheter allerede hadde gått overende. Det er verd å merke seg at partiet Venstre som liker å fremstille seg som et næringsvennlig parti gjorde felles sak med det sosialistiske mindretallet. For dem var det angivelig et ønskelig klimatiltak å holde dieselpriene høye. Rødt innså også at drivstoffprisene ville ramme befolkningen så sterkt at de også ville ha umiddelbare tiltak.



*Hard debatt i stortingssalen om konsekvensene av høye drivstoffpriser*



### Viste til informasjon fra Vestfold og Telemark

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite var uken før stortingsbehandlingen på komitereise til Vestfold og Telemark. Der fikk de blant annet møte representanter fra NLF og MEF. Informasjonen derfra gjorde åpenbart inntrykk, og komiteens leder Bård Hoksrud sa at de som ikke fikk møte Lastebileierforbundet og MEF burde ha vært der, for da ville de lettere kunne forstå alvoret i situasjonen. -Det handler faktisk om at bedrifter overlever eller ikke, sa Hoksrud.

Flere andre representanter fra flertallet viste også til presseoppslag og rapporter fra næringslivet om hvordan de rammes av høye drivstoffpriser.

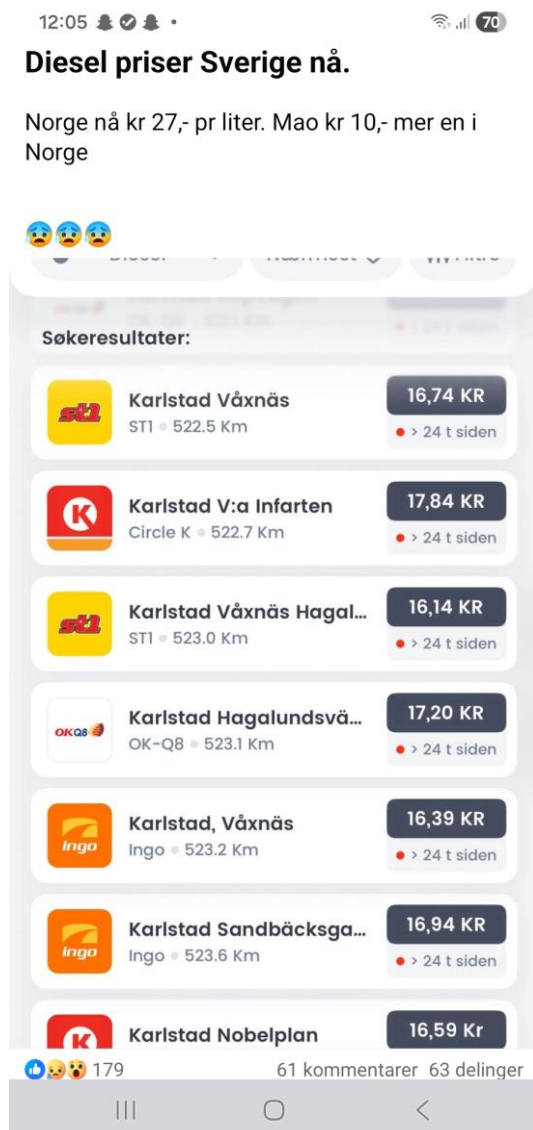
Utdrag fra Bård Hoksrud sitt innlegg i Stortinget: [Facebook](#)



Transportkomiteleder Bård Hoksrud (Frp) viste til informasjon fra nylig komitereise i Vestfold og Telemark



Om bord på bussen gjennom Vestfold holdt NLF sin regionsjef Roy N. Wetterstad redegjørelse for Stortingets transportkomite



Det har vært høy intensitet både i media og på sosiale medier. Her et par faksimiler fra Facebook



## Flere saker på agendaen under transportkomitebesøket

I tillegg til konsekvensene av drivstoffpriseksplasjonen fikk NLF snakke til transportkomiteen om veistandard, fremkommelighet, kampen mot klokka prosjektet, bylogistikk, døgnhvileplasser og grønne energistasjoner.

### Forvirring om elektroniske lyssignal

Når NLF tok opp behovet for elektroniske lyssignal i de nye tunnelene som er under bygging på E18 i Telemark kunne komiteen og Statens vegvesen fortelle at Nye Veier på en tidligere etappe hadde opplyst at de nå hadde løst dette. Dermed kunne alle glede seg over at det ikke ville bli tunnelstengninger 1 – 2 ganger i døgnet med omkjøring på lite egnede sideveier. Senere har det imidlertid vist seg



at det kanskje likevel ikke er tilfelle at Nye Veier vil montere elektroniske lyssignaler i tunnelene før de skal åpne. Hvis det er slik at de må ha en helt egen entrepris på dette i etterkant av tunnelene er tatt i bruk vil det måtte gå mer tid og det vil bli en ny og sannsynligvis lengre stengningsperiode. Den forvirring som nå er skapt rundt dette må det ryddes opp i, og elektroniske lyssignal bør være på plass i tunnelene før de åpner til planlagt tid.



*Tunneler må være tilrettelagt med variable kjørefeltsignal. Foto: Jan Egil Sandstad*

### **Nei til sommerstengning på E18**

Det var også oppe at entreprenøren på det samme E18 prosjektet har søkt om å stenge ved Bamble gjennom sommeren for en periode på hele 6 måneder. Fra NLF ble det gjort klart at det absolutt ikke var tilrådelig å stenge midt i den verste sommertrafikken. Det bør skje etter at sommertrafikken er over, og entreprenøren bør klare seg innenfor forutsatt tidsramme på 3 måneder. Dagen etter gikk Statens vegvesen ut med at de hadde avslått søknaden om sommerstengning, og vi regner derfor med at vi må kunne forutsette at entreprenøren innretter seg etter dette.

### **Veistandard og fremkommelighet**

NLF la vekt på betydningen av å få opp standarden på det norske veisystemet. Hovedferdselsårene mellom landsdelene bør være 4 felts motorveier med minst 110 km/t fartsgrense og fylkesveiene trenger et betydelig løft.

Høyt trafikkerte veier som E18 er mye rammet av stengning både på grunn av planlagte og uforutsette forhold. Her bør systemene forbedres slik at dårlige omkjøringsløsninger på fylkesveier i størst mulig grad kan unngås. Istedenfor

omkjøring bør trafikken ledes over slik at motgående to felt gjøres om til ett felt i hver i retning. Det er dette «kampen mot klokka» prosjektet dreier seg om, og NLF tilrår at man går enda lenger med dette slik at det samme prinsippet også brukes raskere og mer utstrakt ved ulykker eller annen uforutsett trafikkstans. Da må veimyndighetene og politiet raskt rykke ut for å få åpnet i nærmeste felt i midtdivisjonen slik at trafikken kan komme i gang igjen. Godt samspill med bilbergingsstjenesten er også nødvendig.



*Samferdselsministeren i intervju med TV2 ved E18 Furulund sist sommer*

### **Behov for god tungtrafikk tilrettelegging langs veiene**

Det er viktig at tungbilkpakken i NTP følges godt opp og at utbyggingen av nye døgnhvileplasser intensiveres. Lastebilnæringen bør tas med på råd både når det gjelder lokalisering, dimensjonering og innhold. Det må sikres arealer for optimal plassering. Disse bør fortrinnsvis være så store at det kan være grunnlag for å ha noen servicetilbud som butikk og servering i tilknytning til plassene. Toaletter, garderober, dusjer og vaskerom bør være obligatorisk og på de største plassene bør det vurderes velferdstilbud og oppholdsrom til sjåførene.

### **Grønne energistasjoner må ikke etableres på bekostning av døgnhvile**

Utvikling av grønne energistasjoner for tungbil er avgjørende for å få fortgang i det grønne skiftet. Disse må gjerne ligge i tilknytning til døgnhvileplasser, men det må sikres tilstrekkelig med tilleggsarealer til formålet slik at det ikke spiser opp sårt tiltrengte biloppstillingsplasser for døgnhvile. Man kan stå på langtidslading samtidig med at det tas døgnhvile, men for hurtiglading stiller det seg annerledes. Grønne energistasjoner for lastebiler bør også ha biogass fyllestasjoner.

### **Bylogistikk – varelevering og fremkommelighet**

Bylogistikk, bompengefinansierte bypakker og byvekstavtaler ble også berørt. Her var NLF sin oppfordring at varelevering må få en sterkere plass ved at Stortinget gir føringer om at dette blir bedre ivaretatt. Slik det har vært til nå har tilrettelegging for varelevering blitt det minst vektlagte området i slike prosesser. En del av den økonomiske stimuleringen bør i fremtiden derfor rette seg mot bedre tilrettelegging for varetransport og levering i byene.



### Avslutning i fylkeshuset

Etter bussetappen mellom Torp Lufthavn og Tønsberg fortsatte informasjonsinnleggene i fylkeshuset. Der var det Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Jernbaneverket som hadde hovedregionen.



*Dagen med Stortingets transportkomite ble avsluttet i fylkestingssalen i Vestfold*

## Fylkeskommuner invitert til trafikksikkerhets partnerskap

**NLF i region 3 har invitert de tre fylkeskommunene i regionen til trafikksikkerhets partnerskap. Det er spesielt Venner på veien det er ønske om å få fylkene til å støtte opp om. Siste uken før påske var det møter med to av fylkeskommunene i regionen.**

### Felles interesse

Fylkeskommunene eier og driver den viktige delen av veinettet som fylkesveiene er. Mange av landets skoler ligger langs disse veiene. NLF representerer på sin side en viktig veibrukergruppe. Begge er opptatt av og har et ansvar for trafikksikkerheten. Det er nesten dobbelt så stor risiko for å omkomme eller bli hardt skadd på fylkesveiene, sammenlignet med europa-/riksveier.

Fylkeskommunens oppgave er å sørge for at veiene de har ansvar for til enhver tid er så gode og så trygge som mulig. Veibrukernes ansvar er å ferdes så forsvarlig og sikkert som mulig på veiene.



**Hovedutvalget i Buskerud og samferdselsledelsen i Telemark**

I Buskerud holdt NLF en presentasjon for hovedutvalget for samferdsel som består av representanter for de politiske partiene som er med der. I tillegg møter samferdselsdirektøren og de administrative avdelingslederne. Møtene er også åpne for publikum og presse.

I Telemark var det satt av lengre tid til en mer omfattende dialoggjennomgang. Fra fylkeskommunen der møtte den politisk valgte lederen for hovedutvalget for samferdsel og to representanter fra den administrative samferdselsledelsen.

**Venner på veien**

Det ble gitt en inngående presentasjon av Venner på veien konseptet og hvordan skolebesøkene forberedes og gjennomføres. Opplegget retter seg først og fremst mot 1. og 2. klasse, men i noen tilfeller involveres også høyere klassetrinn. Det er ildsjeler fra NLF sine rekker som står for gjennomføringen, og det er med lastebil og sjåfør. På forhånd blir det formidlet informasjon til skolene og hjemmene om formålet med Venner på veien og hva som vil skje når transportnæringen kommer på besøk til skolen.

Et Venner på veien skolebesøk innledes normalt i klasserommet med en teoridel hvor blant en gjennomgang av betydningen av trafikkskilt pleier å skape stort engasjement. Det vist filmer og noen ganger også demonstrert ulike trafikksituasjoner på leketeppe med figurer. Refleksmateriell og tegnehefter blir utdelt.

Siste del foregår i skolegården hvor barna får vist hvordan blindsoner arter seg i praksis. De får både sitte i førersetet og være utenfor for å passere fotgjengerfeltet foran lastebilen. Da er det viktig at de har fått med seg STOPP, SE og VINK. Stoppe, se seg godt for og gå først etter at de har vinket og lastebilsjåføren har vinket tilbake.

**Kampanjer og kompetanse**

Fylkeskommunene fikk videre høre om kampanjevirkosomhet i regi av NLF. Blant annet «Hendene på rattet – blikket på veien» som dreier seg om oppmerksomhet i trafikken og kjettingaksjoner for å informere om riktig bruk av kjetting.

Mye gjøres fra lastebilnæringens side for kontinuerlig å utvikle sjåførenes kompetanse, ferdigheter og holdninger. Kursopplegg som IF aktiv sikkerhet og kvalitetssikringsprogram som Fair Transport er viktige tiltak som fikk ekstra oppmerksomhet i presentasjonene.

**Kollegahjelpen**

Det skapte også engasjement når erfaringene med kollegahjelp tjenesten i NLF ble gjennomgått. Det latet til å være stor enighet om at den oppfølgingene ulykkesrammede sjåførere får gjennom kollegahjelpen i mange tilfeller har hatt stor betydning for å bearbeide traumatiske opplevelser og komme tilbake til et normalt liv og arbeidshverdag.







*Fra møtet i hovedutvalget for samferdsel i Buskerud fylkeskommune*



*Møtet med Telemark fylkeskommune foregitt i Telemarkshuset/fylkeshuset i Skien*

## 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.



## Innholdsrikt program på årsmøte i NLF Hønefoss

Det var både faglig og næringspolitisk program når NLF Hønefoss avholdt sitt årsmøte.

### Nestlederskifte i styret

Selve årsmøtesakene var raskt unnagjort. Det ble gjenvalg på de fleste i styret. Rolf Lie ble gjenvalgt som styreleder. Bente Skaug byttet plass med Kari-Anne Simarud som fortsetter i styret sammen med Gunnar Hollerud og Ole Olsen Ringerud.

### Informasjon om NLF sitt arbeid

Regionsjef Roy N. Wetterstad presenterte en gjennomgang av NLF sitt næringspolitiske arbeid. Det ble særlig vektlagt veisaker som hadde lokalinteresse. Lokalavdelingsleder Rolf Lie opplyste at han hadde vært ute og støttet et utspill om at E16 utbygging bør skilles fra fellesprosjektet med Ringeriksbanen. Han tror det vil være mest realistisk å få oppslutning om å få realisert E16 som 4 felts motorvei til Hønefoss hvis dette løsrives fra jernbaneplanen.



*Vianor orienterer om sine medlemstilbud til NLF medlemmer*

### Rundkjøring ikke bra nok ved Kilemoen

Lokalavdelingen drøftet nok en gang det ulykkesbelastede krysset ved Kilemoen næringsområde. Saken var aktualisert etter at kommunestyret i Ringerike i februar gikk inn for rundkjøring. NLF Hønefoss konkluderte imidlertid med at det ikke er ønskelig med en ny rundkjøring som vil skape problemer for trafikkflyten på E16. De vil ha en planfri kryssløsning som gir optimal sikkerhet og sikrer god fremkommelighet.

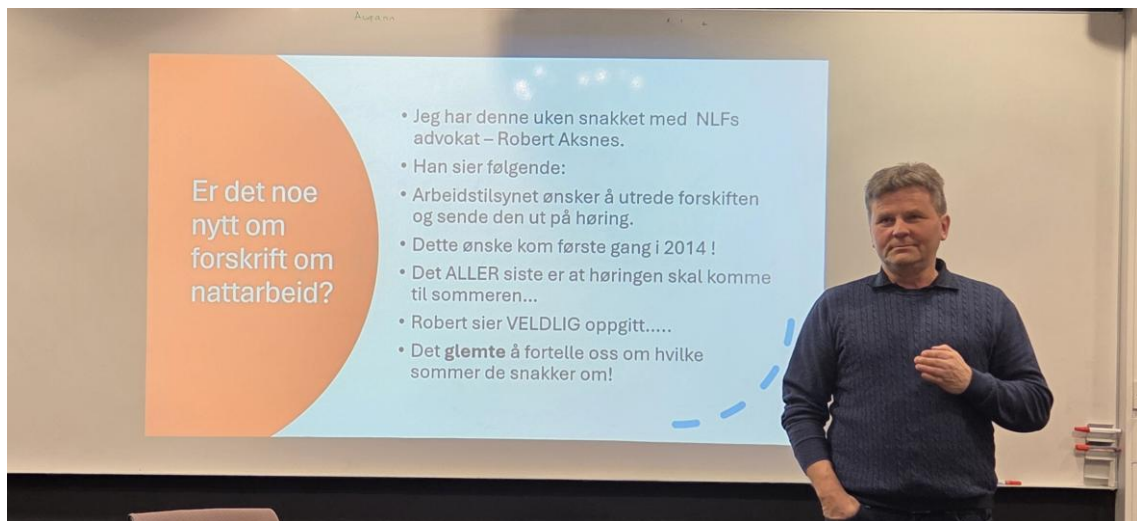




Bilde fra befaringsområde som NLF og Statens vegvesen hadde ved Kilemoenkrysset i 2024

### Nattarbeidsregler til besvær

Yrkessjåførlærer Arnt Myrann fra Hønefoss videregående skole ga en innføring i arbeidstidsbestemmelser, med spesiell vektlegging av nattarbeidsreglene som har skapt problemer for mange transportbedrifter og deres ansatte. Etter at Arbeidstilsynet har forsøkt å belyse saken er det fortsatt uklart hvordan det vil ende. Det er varslet nok en utrednings- og høringsprosess. I mellomtiden må vi forsøke å manøvrere etter beste evne innenfor de rammene Arbeidstilsynet har informert blant annet på årets transportkonferanse og NLF sin arbeidsgiverkonferanse.



Arnt Myrann delte bekymringen til NLF advokatene om nattarbeidsregler for lastebilsjåfører

### Vianor og årsmøtemiddag

Vianor sin regionsjef Thomas Stokkerud informerte om produktnyheter og servicetilbud før 18 deltakere gikk til en hyggelig og sosial sammenkomst med middag på Bryggerikjelleren.





Vi ønsker alle våre medlemmer en riktig

# God Påske

**Åpningstider**  
NLFs hovedkontor holder stengt torsdag 2. april til tirsdag 7. april

Pressevakt: 415 44 200  
NLF-advokatene: 415 44 300  
Kollegahjelpen: 415 44 400

## Konstruktivt samarbeidsmøte om vedlikeholdsplan for fylkesveiene i Buskerud

Nøkkelpersoner i veidriftsavdelingen i Buskerud fylkeskommune og NLF Buskerud har hatt felles arbeidsmøte for å gjennomgå behov og prioriteringsønsker i forbindelse med at det skal utarbeides ny vedlikeholdsplan for fylkesveiene.



*Nyttig gjennomgang av vedlikeholdsbehovene på fylkesveiene i Buskerud. Rundt bordet – fra fylkeskommunen f.v.: Bjørn Ragnvald Nyhus, Audun Haugerud, Vidar Endrerud, Alf Kristian Kongsrud. Videre fra NLF: Rolf Lie, Ola Egil Leikvold, Ragnar Bendiksby, Per Einar Sand, Thormod Kaugerud, Rune Tøftum og Tore Bergstøl*

### Resultat av tidligere dialog

Samarbeidsmøtet var kommet til etter en presentasjon veidriftsavdelingen hadde på det felles medlemsmøtet i tilknytning til årsmøtene for Numedal Lastebileierforening og Sigdal / Krødsherad Lastebileierforening. Der ble konkludert med at det var behov for å gå grundigere til verks og bruke mer tid på å gå gjennom utfordringene for fylkesveiene.

I tillegg hadde de to partene også hatt et eget dialogmøte om vinterdriften om lag midtveis i vintersesongen.

### Felles ønske om treffsikker prioritering og god ressursbruk

Formålet med å lage en egen vedlikeholdsplan er å:

- Kartlegge strekninger og objekter
- Fastsette prioriteringskriterier
- Prioritere strekninger
- Beskrive metoder og tiltakstyper

Målet er å få den til behandling i hovedutvalget for samferdsel i løpet av juni.



Den økonomiske rammen for planen er på 200 millioner kroner pr. år, med 80 millioner til asfaltering.

Veifundament og dekke er det som anses å utgjøre størstedelen av vedlikeholdsetterslepet.



*Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Buskerud er på 4669 millioner*

### Lokalkunnskap fra NLF som dekket hele fylket

Fra NLF sin deltok det representanter med god lokalkunnskap og lang erfaring med lastebiltrafikk på fylkesveiene. Alle dalførene og sentrale byområder var representert, og deltakerne hadde forberedt seg ved å tenke gjennom utbedringsbehovene på veiene – sett fra et lastebilperspektiv. På forhånd hadde i tillegg medlemsbedriftene blitt oppfordret til å komme med innspill som ble tatt med.

I tillegg til generelle utbedrings- og asfaltfornyelsesbehov ble det blant annet drøftet forsterkningstiltak, utretting av svinger, flaskehalsløsninger som kan defineres som vedlikehold, vegetasjonsrydding, broer, planoverganger, siktutfordringer, trafikksikkerhetstiltak med mer.

### Vekter og dimensjoner

Vekt / dimensjon og modulvogntog var behandlet som eget tema, og NLF gjentok sitt ønske om å få åpnet flere veier for modulvogntog. Korketrekkeren i Åmot ble viet spesiell oppmerksomhet. Fylkeskommunen vil gjøre det de kan for å få åpnet for modulvogntog der. De mente det var behov for å vurdere endringer i lysreguleringssystemet og finne de nødvendige åpninger i regelverk for å få på plass en løsning.

## Årsmøte avholdt i Modum Lastebileierforening

Små lokalforeninger som Modum Lastebileierforening opplever det positivt at de lokale medlemmene kan komme sammen med jevne mellomrom for å kunne diskutere aktuelle saker og utfordringer for transportnæringen.



I år ble årsmøtet avholdt på Nedmarken kafe og truckstop. Terje Grimnes og Audun Tandberg ble gjenvalgt som henholdsvis leder og nestleder.

Medlemskapsjubilanter var Harald Asbjørnhus 50 år, Jens Erik Lobben 25 år, Terje Grimnes og Geir Bønsnes 10 år. En historisk protokoll tilbake fra 1945 hadde dukket opp og ble overrakt lokalavdelingslederen.





# Undervurderte konsekvenser av høye drivstoffpriser

Kommentar av Roy N. Wetterstad

**Vi har de siste ukene opplevd at frustrasjon og fortvilelse har bredt om seg i flere viktige næringer her i landet. Både transportnæringen, anleggsbransjen og landbruket har fått blø direkte som følge av de høye drivstoffprisene. Konsekvensene kan raskt komme til å forplante seg til de fleste samfunnsområder hvis ikke politiske tiltak får tilstrekkelig kraft og blir iverksatt straks.**

Avgiftsreduksjon er slik mange ser det absolutt nødvendig for å få dempet kostnadspresset og de samfunnsmessige skadevirkningene av høye drivstoffpriser. Blant annet i vårt naboland Sverige har politikerne innsett at avgiftsreduksjon er et effektivt virkemiddel for å styrke næringslivets konkurransekraft og befolkningens kjøpekraft. De finner ikke på dette for moro skyld, men fordi de vet det er nødvendig for å få samfunnsmaskineriet til å fungere. Økonomisk aktivitet, konkurranseevne og kjøpekraft er nøkkelfaktorer for å oppnå vekst og utvikling.

Det bør ikke være vanskelig å forstå grunnleggende økonomiske sammenhenger, som blant annet hvordan drivstoffkostnader påvirker samfunnet på andre felt. Når varetransport blir dyrere betyr det at kostnaden på alt som fraktes med dieseldrevne kjøretøy, fartøy, fly eller tog blir dyrere. Også i selve produksjonsleddet vil drivstoff i en del tilfeller være en vesentlig kostnadsfaktor. For eksempel landbruket får høyere kostnader som tas inn gjennom økte priser på det de produserer. Kostnadene eksploderer også for dem som skal bygge vårt land med hus, næringsbygg, veier osv. Alt dette blir derfor også dyrere. På toppen av det hele har vi også innrettet oss med et sentralbanksystem som virker slik at de møter høy prisstigning med høy rente. Dette innebærer en ytterligere økt kostnadsbelastning for befolkningen og næringslivet. I Norge har vi kjørt oss fast i denne onde sirkelen fordi skatte- og avgiftsnivået holdes vedvarende høyt. Det har vært politisk flertall for at vi skal ha verdens mest ekspansive statsbudsjett. I et samfunn utviklet med oljerikdom har normal verdiskapning og mangfoldig og konkurransekraftig næringsliv fått lite oppmerksomhet. Få ser ut til å reflektere over at det i det lange løp ikke kan være bærekraftig at det meste skal løses over offentlige budsjetter. Vi har sett noen i det politiske ordsiftet her i landet fremstille skatte- og avgiftslettelse som en utgift i statsbudsjettet. Slik er det naturligvis ikke. Det er derimot å lette på byrden for et hardt prøvet næringsliv og en befolkning som virkelig trenger det. At vår styrtrike stat på den måten får en smule mindre å rutte med vil snarere heller ha en positiv betydning for å kjøle ned økonomien. Stor stat med høye offentlige utgifter driver samfunnsbalansen ut av kontroll.

Norge har bygget opp en stor oljeformue, og har valgt å plassere den i usikre internasjonale finansmarkeder. Flertallet ser ut til å ha klokkeetro på at vi har gjort det meste riktig og later ikke til å la seg affisere av skyhøyt offentlig avgiftsnivå,



generelt høyt kostnadsnivå, høy inflasjon og høy rente. Få ser heller ikke ut til å reflektere mye over at den gradvise svekkelsen av kronekursen kan være et signal om at de internasjonale finansmarkedene har betydelig mindre tro på den norske modellen enn nordmenn selv. Her tviholdes det på en struktur som få andre tror kan være bærekraftig.

Hvis kostnadsnivået her i landet tar ytterligere noen omdreininger i negativ retning er det grunn til å frykte for vår fremtid. Oljeformue gjør oss ikke immune mot alt. Vi må være i stand til å konkurrere i tøffe internasjonale markeder med et bredt spekter av næringsaktivitet. Vi trenger å ha flest mulig ben å stå på. Oljeeventyret kommer ikke til å vare evig.

Svenskene nøyer seg ikke med å sette ned drivstoffavgiftene. Andre tiltak som å halvere matvareomsen skal være med på å redusere kostnadspresset og få ytterligere fart i landets økonomi. Virkningen er åpenbart positiv. Det ser man blant annet på renteutviklingen. Mens den såkalte styringsrenten i Norge ligger på 4 % og nå kan komme til å øke, har svenskene fått den ned i 1,75 % og lagt til rette for at den kan bli enda lavere. I eurosonen ligger rentenivået også på halvparten av det norske. Selv USA med sine mange uforutsigbarheter ligger betydelig under oss.

I Norge er den politiske bekymringen at det angivelig kan komme til å koste staten for mye penger å lette på byrdene til næringslivet og befolkningen, selv om skadevirkningene av redusert økonomisk aktivitet og inflasjon i realiteten er en mye større fare. Dessuten tjener den norske stat store summer på krig og ustabilitet i verden, primært gjennom økte inntekter fra olje- og gasseksport. Noen beregninger viser opp mot 3000 milliarder i netto kontantstrøm til staten som følge av krigen i Ukraina. Med situasjonen i Midt Østen skyter prisene, og således de norske statsinntektene, ytterligere i været.

Vi skyter oss i foten hvis vi skal fortsette å tro at vi kan etablere oss som en utpost som er helt frakoblet fra resten av verdens virkelighet. Et system med rådyre velferdssystemer og verdens høyeste offentlige budsjetter er ikke bærekraftig i det lange løp. Andre som har trodd på gigastat konseptet har knekt ryggen. I Venezuela skapte også oljeoptimismen en tro på at alt kunne løses over offentlige budsjetter. De gikk fortore frem enn Norge i sin «statifisering», og sammenbruddet kom derfor også raskt.



**Elektrisk lastebil – lønner det seg?**  
Vi støtter elektriske lastebiler og ladere

[Les mer og søk om støtte](#)



Lenke:  
[Landtransport | Enova](#)



## Stabilt i Øvre Telemark Lastebileierforening

Det ble gjenvalg over hele linjen når Øvre Telemark Lastebileierforening avholdt sitt årsmøte. Som vanlig ble det også engasjerte diskusjoner om temaer som opptar de lokale medlemmene.



*Livlige diskusjoner, men også tid til et hyggelig måltid*

Dag Henning Hermansen fortsetter å svinge formannsklubben. Det innebærer også at han møter i fylkestyret på vegne av lokalavdelingen. Øyvind Løite fortsetter som nestleder.



## Jevnlig dialog mellom NLF og LUKS

I samspillet mellom Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter (LUKS) og NLF utfyller partene hverandre godt. Derfor har vi gjensidig nytte av å holde jevnlig samarbeidsmøter.



Nylig ble det holdt en ny statusgjennomgang hvor aktuelle prosesser i vår region var tema. De største vareleverandørene pleier å stille opp, slik tilfelle også var når ASKO var vertskap på sitt hovedanlegg i Sande i Vestfold.

LUKS besitter en unik oversikt over fremkommelighet og leveringsutfordringer for de store vareleveranseaktørene. Dette innebærer at de er tett på i forbindelse med byutviklingsprosesser og utbyggingsprosjekter hvor levering av varer er tema. Da har de stålkontroll på hva som skal til og hvilke krav som må oppfylles for at det skal være trygt og effektivt å foreta vareleveranser.



*Når Jürg Berger fra LUKS er i aksjon er gatebilder et nyttig hjelpemiddel*

NLF på sin side er også involvert i mange av de samme prosessene, og samkjøring av våre budskap er ofte en god strategi. I tillegg er NLF også aktive på en del områder som ikke LUKS har som primærarbeidsområde, men som likevel er aktuelle for de store leverandørkonsernene.

Temaene i møtene er ofte svært konkrete. Denne gangen var det blant annet skilting på Strømsø torg i Drammen. Foreslått varelevering i en ny passasje på Torgeir Vraals plass hvor det også skal være gående på samme sted. Planlagt nytt inngangsparti til Magasinet hvor det må tas vekk stoler og bord fra uteservering for å få levert varer. Utfordringer ved Shell stasjonen ved CC som er planlagt erstattet med dagligvarebutikk. Mye bøtelegging ved Torget Vest. Det ble også gitt en statusoppdatering for Skien hvor det bl.a. er mye gatestengninger gjennom et lengre tidsrom.

Revidering av bransjestandarden var oppe, i tillegg til deltakelse på en innspills konferanse for Vestfold og Telemark og gatebruksplan for Larvik.

LUKS har begynt å arbeide for at det skal komme en egen vareleveringslov.

## Nyttige tema på arbeidsgiverkonferanse

Den årlige arbeidsgiverkonferansen i NLF fungerer blant annet som en oppkjøring til nye lønnsforhandlinger. Arbeidstakerorganisasjonene var tilstede for å redegjøre for sine mål og fokusområder. Andre viktige arbeidsgiversaker var også på agendaen.



*Mye nyttig å få med seg for dem som vil utvikle seg i arbeidsgiverrollen*

Arbeidsgiverkonferansen er en viktig møteplass for dem som ville styrke sin arbeidsgiverkompetanse. Denne gangen dreide det seg blant annet om arbeidstidsbestemmelser, avtalemessige forhold, konflikthåndtering, varsling, økonomiske forhold og nytt fra arbeidstakerorganisasjonene

I tillegg fikk deltakerne oppleve et godt inspirasjonsforedrag om arbeidsmiljø og trivsel av filosofiprofessor Einar Øverenget

## Delta når NLF skal kartlegge vinterdrift

**Rett før påske har det gått ut brev til NLF bedriftene om en vinterdriftsundersøkelse som forbundsstyret ønsker å gjennomføre mens vi ennå har vintersesongen friskt i minne.**

Som vanlig er det en QuestBack-undersøkelse, som betyr at medlemmene må svare ved å bruke lenken i e-posten som er sendt ut om saken. Det er da denne som må brukes, og det vil ikke fungere hvis de får den tilsendt fra andre steder enn i den offisielle henvendelsen fra NLF.

Hensikten med undersøkelsen er å få så konkrete tilbakemeldinger som mulig på problemer som er opplevd i vinter. Det vil si spesifikt på veinummer og strekning, og hvilke problemer som er opplevd med hensyn til vinterdriften.





Undersøkelsen har gått ut i e-post fredag 26.3. kl. 0700. Det er ikke oppgitt noen svarfrist, men undersøkelsen stenger 15. april. En påminnelse vi komme over påske. Det oppfordres til deltakelse.



### **Dette blir spørsmålene:**

- Hvilken veitype, veinummer og strekning gjelder denne besvarelsen?
  - alle riks- og Europaveinummer er lagt inn i nedtrekkmenyer, så man slipper å skrive det inn, mens strekning må skrives
- Hva var problemet med vinterdriften på den aktuelle strekningen?
  - Her må det svares Ja, Nei eller Ikke relevant på alle underpunktene.
    - Veien ble ikke brøytet raskt nok ved normalt snøfall
    - Veien ble ikke brøytet godt nok ved normalt snøfall
    - Veien ble ikke brøytet raskt nok ved stort snøfall
    - Veien ble ikke brøytet godt nok ved stort snøfall
    - Veien ble ikke saltet/strødd raskt nok ved normale vinterforhold
    - Veien ble ikke saltet/strødd godt nok ved normale vinterforhold
    - Veien ble ikke saltet/strødd raskt nok ved vanskelige vinterforhold (raske værromslag/rundt 0 grader)
    - Veien ble ikke saltet/strødd godt nok ved vanskelige vinterforhold (raske værromslag/rundt 0 grader)
    - Veien er ofte blokkert pga ulykke eller bilberging
    - Veien er ofte blokkert pga ras
    - Det fantes ikke omkjøringsvei for tungtransporten da strekningen ble stengt

- Hvor ofte har slike problemer oppstått på denne strekningen i løpet av denne vinteren?
  - Nedtrekkmeny med svaralternativ fra 1 gang til 6 eller flere
- Varslet du Veitrafikksentralen da hendelsen(e) oppsto?
  - Ja eller Nei
- Hvordan varslet du Veitrafikksentralen?
  - Ja-svar rutes hit
- Fikk du tilbakemelding fra Veitrafikksentralen?
  - forhåndsdefinerte svaralternativ
- Kan vi eventuelt ta kontakt med deg for å få vite mer om problemene du har rapportert?
- Da trenger vi din e-postadresse og telefonnummer.
- Er det strekninger på riks- og/eller Europaveier hvor vinterdriften har vært god, og har du andre kommentarer til bedriftens erfaringer med vinterdriften?
  - ett fritekstfelt for hvert av delspørsmålene

Undersøkelsen gjelder kun riks- og Europaveier. Det kan svares for inntil 4 strekninger når undersøkelsen åpnes. Hvis det ønskes å svare for flere strekninger, kan eventuelt undersøkelsen åpnes på nytt ved å bruke tilsendt lenke om igjen så mange ganger det er behov for.

Hensikten med undersøkelsen er først og fremst å kunne bruke resultatene i dialogen og møter vi har med Statens vegvesen over hele landet. Det vil også gi oss en sikrere basis for de forslag vi fremmer på vegne av næringen og vil kunne være nyttig som dokumentasjon når vi deltar i det offentlige ordskiftet eller i andre sammenhenger.

# 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.



## Trafikksikkerhet og tungtransport på Riksvei 36 bekymrer

Tungtransportbransjen er frustrert etter at lokalpolitikerne i Porsgrunn avviste statens forslag om å utrede ny, sikrere Riksvei 36. Tunnel-løsningen, som ville kostet 2,9 milliarder kroner, kunne forbedret trafikksikkerheten betydelig, spesielt for skolebarn.

– Når man kjører tungtransport tett på veien der barna ferdes, blir stresset enormt, sier Morten Natedal, leder i Tipp Transport. Han understreker at en undergang for myke trafikanter må være minstekravet for å trygge både sjåfører og skolebarn. Han peker på at med økt trafikk fra E18 vil belastningen på Herøya bare øke, og etterlyser konkrete tiltak før situasjonen blir farlig.

[For de med abonnement kan hele saken leses i Varden](#)



Lenke:

[https://tickets.novaspektrum.no/event-registration/transport-2026?locale=no&utm\\_source=fagblad&utm\\_medium=banner&utm\\_campaign=NLF.no\\_banner\\_hent-billett](https://tickets.novaspektrum.no/event-registration/transport-2026?locale=no&utm_source=fagblad&utm_medium=banner&utm_campaign=NLF.no_banner_hent-billett)





## Blirbedre AS med gode etterutdanningstilbud

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

Kurs avholdes jevnlig på ulike steder i regionen.

Kontakt Blirbedre AS på telefon 406 96 908 eller epost [post@blirbedre.no](mailto:post@blirbedre.no).



Bjørn Sølversen fra Blir Bedre AS på et NLF arrangement



Lenke Fair Transport:

[Fair Transport](#)

Gasum

WÜRTH

FLOM  
KJETTING A/S

if...

CIRCLE K

Nordea

telenor

VIANOR

## Velg Blirbedre AS for YSK Etterutdanning – Sammen for bedre trafikkssikkerhet

### Skap tryggere veier med kompetente sjåfører og positiv utvikling

Hos Blirbedre AS brenner vi for trafikkssikkerhet og kvalitet i opplæringen til sjåfører av tunge kjøretøy. Våre YSK etterutdanningskurs for godstransport gir deg den kompetansen du trenger for å bidra til tryggere veier og et bedre arbeidsmiljø – både for deg selv og alle andre trafikanter. Vi tror på kraften i kunnskap, fellesskap og ansvar, og vi ser hver sjåfør som en viktig brikke i det store trafikkbildet.

Selv om statistikken viser at antall drepte i trafikken har økt fra 13 i mars i fjor til 23 i år, er dette en påminnelse om hvorfor grundig etterutdanning er avgjørende. Hos oss vektlegger vi forebygging, praktisk erfaring og gode holdninger – slik at du kan være med å snu utviklingen og skape en positiv forskjell. Sammen kan vi styrke trafikkssikkerheten og redusere risikoen på norske veier.

Velger du Blirbedre AS, får du kurs med fokus på oppdaterte regler, aktiv risikovurdering og konkret veiledning som gjør deg til en trygg og ansvarsfull sjåfør. Våre instruktører har lang erfaring og brenner for å gi deg verktøyene du trenger for å møte hverdagen på veien – med sikkerhet og kvalitet i føreraset.

Bli med oss på laget, og sett et positivt fotavtrykk i transportbransjen! Meld deg på YSK etterutdanning hos Blirbedre AS, og la oss sammen gjøre trafikken tryggere og bedre – for alle.

- Fokus på trafikkssikkerhet og forebyggende tiltak
- Erfarne instruktører og relevant kursinnhold
- Enkelt å melde seg på – ta kontakt i dag!
- Bidra til en positiv utvikling i transportnæringen

Ta det første steget mot økt trygghet og kompetanse – velg Blirbedre AS som din kursleverandør!

**Bjørn Sølversen**

**Tlf: 40696908**

[bs@blirbedre.no](mailto:bs@blirbedre.no)

[www.blirbedre.no](http://www.blirbedre.no)



BlirBedre AS. Org.nr: 929 940 164

Gjellebekkstubben 29, 3420 LIERSKOGEN

Epost: [post@BlirBedre.no](mailto:post@BlirBedre.no)



Lenke til informasjon:

<https://lastebil.no/om-nlf/kollegahjelpen-415-44-400>

## Seniortur NLF Vestfold

Det arrangeres tur for seniorene over 62 i NLF Vestfold til Rjukan / Vemork / Gaustatoppen 11. – 12. august 2026. **Husk påmelding innen 20. april.**

Opplegget er i regi av Grimnes Bussreiser. Se informasjon under.

Pris ved minimum  
20 personer  
kr 6.100,-

Prisen inkluderer:

- Reisen i turistbuss.
- Tur med Rjukanbanen.
- Inngang på Vemork med guide og besøk i tungtvannskjelleren.
- Overnatting med frokost og 3 retters middag på Admini i Rjukan
- Banen opp til Gaustatoppen.
- 3 retters Lunsj på Tuddal

Høyfjellshotell på hjemveien.

Tillegg enkeltrom kr 900,-

NLF medlemmene vil bli subsidiert med en tilskuddsramme på kr 35.000,- ved minimum 20 deltakere.

For påmelding eller informasjon kontakt Ole Johan Nilsen - telefon eller sms: 951 99 434.

Epostadresse: [ole.johan.nilsen@sf-nett.no](mailto:ole.johan.nilsen@sf-nett.no)





Bli med og opplev Rjukan, Vemork og Gaustatoppen. Historien om Vemork er en historie om mennesker, maskinkraft, kamp og kultur. Et industrieventyr med både helter og hverdagens slitere i hovedrollene. Opplev det som en gang var verdens største kraftstasjon, og som nå står på UNESCOs verdensarvliste, som en del av Rjukan-Notodden industriarv. Vi overnatter på ærverdige Rjukan Admini hotell, som var Hydros administrasjonsbolig og Sam Eydes kontor og bolig. Bygget ble ikke åpnet for offentligheten før i 2015, før det ble det kun brukt av Hydro som vi får se og høre om i de kjente tungtvannssaksjonene mot Norsk Hydros anlegg på Rjukan under andre verdenskrig. Vi får og komme ned i tungtvannskjelleren. På dag 2 skal vi opp på Gaustatoppen med hjelp av Gaustabanen som sto ferdig i 1959. Opprinnelig ment for turister og lokalsamfunnet, men det ble Nato som overtok anlegget. Først i 2010 gikk den første kommersielle turen opp til toppen. På hjemvei blir det lunsj på ærverdige Tuddal høyfjellshotell, kjent som et av Norges best bevarte hoteller.

#### Dag 1. 11 august.

Opphenting etter avtale. Turen går først til Kongseberg, før vi fortsetter videre opp Jondalen, forbi Bolkesjø. Vi følger Tinnsjøen til Mæl stasjon, her skal vi få være med Rjukanbanen frem til verdensarvbyen Rjukan som ligger i Tinn kommune. Den fikk bystatus i 1996 og jernbaneforbindelsen kom i 1909. Når toget kommer Rjukan tar vi plass i bussen og kjører opp til Vemork. Det siste stykket over hengebrua blir dere kjørt opp i minibuss. Vi får nå en omvisning med guide i kraftstasjonen før det også blir tur ned i tungtvannskjelleren, som først ble åpnet for besøkende den 18. juni 2022. Deretter går turen til hotell Admini for middag og overnatting.

#### Dag 2. 12 august.

Etter frokost på Admini, tar vi plass i bussen og kjører til Gaustadbanen. Nå er tiden kommet for å utforske fjellet. Først tar vi trikken 850 meter inn i fjellet, deretter bytter vi til kabelbanen, som tar oss opp til toppstasjonen som ligger 1800 m.o.h. Nå befinner vi oss på Telemarks høyeste fjell, og på en klar dag kan vi se en sjettedel av Norge. Etter en kort spassertur når vi Gaustadtoppen turisthytte, som ligger på 1850 m.o.h. Vi har litt tid på toppen til å nyte den fantastiske utsikten, eller kanskje ta en vaffel inne på turisthytta. Deretter tar vi banen ned igjen og samles i bussen. Vi fortsetter over til Tuddal Høyfjellshotell, ett ærverdig trehotell i fra 1895 som har fokus på nostalgi og tradisjonsmat, her blir det en 3 retters lunsj. Etter lunsj kjører vi ned til Sauland, der møter vi E 134. Denne veien følger vi til Heddal stavkirke, som er Norges største stavkirke, bygget på 1200-tallet, og som fortsatt er i bruk som sognekirke. Vi tar en stopp her før vi kjører forbi Notodden og Kongsberg på vei hjem.



## NLF Vestfold

### 2-DAGERS TUR TIL RJUKAN OG GAUSTAD TOPPEN

Pris ved minimum  
20 personer  
kr 6.100,-

#### Prisen inkluderer:

- Reisen i turistbuss.
- Tur med Rjukanbanen.
- Inngang på Vemork med guide og besøk i tungtvannskjelleren.
- Overnatting med frokost og 3 retters middag på Admini i Rjukan
- Banen opp til Gaustadtoppen.
- 3 retters Lunsj på Tuddal Høyfjellshotell på hjemveien.

Tillegg enkeltrom kr 900,-



[www.grimnesbuss.no](http://www.grimnesbuss.no)  
32 78 48 88