

## NLF Region 3 – Buskerud, Vestfold, Telemark

Besøksadresse: Kongsberg Teknologipark - Kirkegårdsveien 45 - 3616 Kongsberg

Postadresse: Postboks 1027, 3601 Kongsberg - E-post: [rnw@lastebil.no](mailto:rnw@lastebil.no)



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

## NYHETS BREV

Aktuelt fra NLF Region 3 - Buskerud, Vestfold, Telemark

Nr. 07 2024



## Drøftet løsninger for det farlige Kilemoenkrysset

Kilemoen krysset ved Hønefoss er et svært farlig kryss på landets mest ulykkesbelastede vei. NLF har gjennomført befaring sammen med Statens vegvesen og drøftet løsninger for krysset med lokale krefter. Rundkjøringer er sjelden tilrådelig på europaveier, men de fleste ser ut til å være enige om at det er nødvendig av trafikksikkerhetshensyn og for å få en raskest mulig løsning ved Kilemoen.



*Representanter fra transportnæringen, grunneiere, Statens vegvesen og NLF i dialog med Kilemoen krysset.*

NLF bedriften John Myrvang AS kjører alene 50 – 100 ganger gjennom Kilemoen krysset hver dag. I tillegg skal veldig mange andre ut og fra industriområdet der.

Dødsulykker og en rekke andre små og store trafikkulykker gjør at krysset regnes som svært farlig. Etter en dødsulykke som Ole Tom Rustand var involvert i der i 2013 konkluderte ulykkesrapporten til Statens vegvesen med at dette er en type kryss som ikke bør bygges på denne type høyhastighetsveier og at det

eksisterende krysset bør bygges om. Likevel har det fortsatt ikke skjedd. NLF har derfor tatt initiativ for å finne løsninger som kan gjøre krysset sikrere.

Lokalavdelingsleder Rolf Lie sier at selv om rundkjøringer vanligvis ikke anbefales av NLF på høyhastighetsveier av denne typen så må vi være åpne for at det gjøres unntak her for å kunne få på plass en rask løsning for å gjøre krysset mer trafiksikkert.

Grunneiere av industriområdet som bidrar til den store trafikkbelastningen signaliserer at de vil legge penger på bordet for å bidra til en finansieringsløsning sammen med Statens vegvesen.

Statens vegvesen Øst sin driftsdirektør Cato Løkken bekrefter at en rundkjøringsløsning kan være det mest realistiske å få til på kort sikt. Han er enig i at dette ikke er det mest ideelle rent trafikkavviklingsmessig for europaveien, men at sikkerheten må veie tyngst.

Et finansielt spleiselag tror han dessuten vil gjøre det enklere å komme i mål en rundkjøringsløsning ved Kilemoen.

Filminnslag fra Kilemoen befaringen:

[Facebook](#)

Lenke til sak i Nettavisen om landets farligste veistrekninger og Ole Tom Rustand sin opplevelse med dødsulykke i Kilemoenkrysset:

[Samferdsel, E16 | Politimannens oppfordring til Ole Tom: – Lov meg én ting. Ikke parker bilen \(nettavisen.no\)](#)

Faksimile av utdrag fra oppslaget i Nettavisen 29. januar 2023:

**10. mai 2013:** Yrkessjåfør Ole Tom Rustand var på vei med lastebil fra Brumunddal, og hadde akkurat kjørt på E16 mellom Hønefoss og Skaret. Været var fint, veibanen tørr, men når Rustands blå lastebil nærmer seg E16 ved Kilemoen går det galt.

En personbil kom trillende ut i veien fra et kryss. Rustand klemte inn bremsen, til ingen nytte.



DØDSULYKKE: Ole Tom Rustand kjørte det blå vogntoget da han kolliderte i en personbil på E16 ved Kilemoen. Foto: Ole Edvin Tangen (Ringerikes Blad)

## Arendalsuka 2024

NLF var også i år med blant dem som brukte Arendalsuka til å fremme sine interesser. Antallet møter og stands satte nok en ny rekord under det som arrangøren omtaler som en demokratisk møteplass for alle.



Stortingspolitikere i diskusjon om øst – vest forbindelse

### Kritisk søkelys på Arendalsuka

I kjølvannet av årets Arendalsuke har det oppstått flere kritiske debatter enn vi har vært vant til.

Den politiske redaktøren i en av de ledende svenske dagsavisene, Expressen, besøkte Arendalsuka for første gang. Dette ledet til en kommentarartikkel hvor han uttrykker håp om at Sverige ikke skal rammes av norskesyken, og at svenske politikere ikke skal gjøre de samme feil som de norske. Oljepengene mener han kan ses på som en forbannelse som gjør Norge til en ineffektiv nasjon preget av vanvittig pengebruk, og den vestlige verdens høyeste offentlige utgifter med en andel av bnp på 62 % (eks. oljeindustrien). Paradokset er at klagen øker tross stor bruk av oljepenger. Mye vil ha mer og høy pengebruk fører til sløsing. Politisk redaktør Patrik Kronqvist viser til at den svenske statsminister Tage Erlander allerede i 1956 beskrev de stigende forventningers misnøye

Lenke til oppslag i Nettavisen om den svenske politisk redaktøren som fikk Arendalssjokk og advarer sitt eget land mot den norske syken:

[Rente, Sverige | I Sverige advarer de nå mot «den norske syken» \(nettavisen.no\)](https://nettavisen.no/renter-sverige-i-sverige-advarer-de-na-mot-den-norske-syken)

Journalist Ole Asbjørn Ness i podcast med Are Søberg (sløseriombudsmannen) om Arendalsuka:



[- All motstand beskrives skamløst som Trumpisme og ekstremisme \(nettavisen.no\)](#)

Senterungdommens politiske nestleder Nils Forren gikk langt i sin omtale av Arendalsuka:

[Arendalsuka, Statsstøtte | Arendalsuka: - Det blir et stygt tall \(nettavisen.no\)](#)

Og på Dagsnytt 18 i NRK gikk professor Ola Kvaløy til angrep på NHO for å være mer opptatt av subsidier og proteksjonisme enn marked og konkurransekraft. NHO sin nestsjef Anniken Haugli ville imidlertid ikke være enig i dette, og forsikret at de fortsatt skulle være opptatt av velfungerende markeder og at bedrifter skal drive for egen regning.

NLF på sin side brukte nok en gang Arendalsuka målrettet for å fremme transportnæringens plass i samfunnet, gode konkurransevilkår og fornuftige rammebetingelser.



Ved bordet til høyre ses f.v. forbundsleder Tore Velten, adm. dir. Knut Gravråk. SVV Sør driftsdirektør Tore Jan Hansen, SVV Sør driftsdirektør Cato Løkken. På motsatt side: Morten Natedal, Hilde Natedal, Frode Bjønnes, Espen Martinsen, Asbjørn Næss.

Det er **tanken** som teller

Bestill bulk

CIRCLE K PRO

Lenke: [Bulkbestilling | Circle K](#)



Statens vegvesen ville snakke om det som mange andre ville snakke om under årets Arendalsuke – KI



Veiforkjempere fra vår region var på plass i Arendal. Hardangerviddatunnelene og E 134 med egne stands



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



## Statens vegvesen sine to ansikter

### Kommentar

Roy N. Wetterstad  
Regionsjef NLF Region 3

**To av Statens vegvesen sine nasjonale avdelingsdirektører stilte prisverdig opp på NLF sitt medlemsmøte under Arendalsuka. Deres informasjonsforedrag etterlater et inntrykk at vi har å gjøre med et statlig vesen som fremstår med to ansikter. Det later til å eksistere totalt ulike kulturer i deres avdelinger.**



*SVV direktørene Bodil Rønning Dreyer t.v. og Bjørn Laksforsmo ser ut til å stå for to ulike kulturer i statsbyråkratiet. Foto: vegvesen.no*

### **Ydmyk driftsavdeling med positiv samarbeidsinnstilling**

I vårt daglige arbeid har vi opparbeidet et svært konstruktivt og godt samarbeid med Statens vegvesen sin avdeling for drift og vedlikehold. Det betyr ikke at alt er bare fryd og gammen i den forstand at alt på drifts- og vedlikeholdssiden fungerer helt slik transportnæringen skulle ønske. For eksempel har vi hatt kraftige diskusjoner om vinterdriften rundt om i landet. Det som derimot er forbilledlig, er måten avdelingen kommuniserer med oss på om utfordringene. Dette ble også tydelig på medlemsmøtet under Arendalsuka - der avdelingsdirektør Bjørn Laksforsmo fremhevet alt det positive lastebilnæringen bidro med gjennom åpent samarbeid og kontinuerlig dialog. De har i ryggmargen at en næring med tusenvis av tunge kjøretøy er en ressurs som de har stor nytte av å kunne samspille med. Det virker også som de har som utgangspunkt at veisystemet skal tjene viktige samfunnsformål, og at næringsliv og verdiskapning er en vesentlig del av dette.

Vi møter dessuten et sjikt med regionale driftsdirektører som vi finner tonen svært godt med. Om det er bevisst eller ubevisst vites ikke, men det virker som har plassert folk i disse posisjonene som er alt annet enn klassiske skrivebordsbyråkrater. Jordnære, praktiske og løsningsorienterte folk som selv har bakgrunn fra det produktive næringsliv. Vi merker hos disse at de har en større grunnleggende forståelse for næringsperspektivet i det vi holder på med, og de lytter til vår opplevelse av forholdene på en helt annen måte enn klassiske skrivebordsbyråkrater.

Dialogen og samarbeidet med drifts- og vedlikeholdsavdelingen gir gode resultater som både næringslivet og staten kan være fornøyd med.

### **Annen attityde i avdelingen for trafikk og kjøretøy**

Kultur, holdning og form oppleves å være en annen i etatens avdeling for trafikk og kjøretøy. De konklusjoner avdelingsdirektør Bodil Rønning Dreyer serverte oss på vegne av sin avdeling tror jeg flere enn meg oppfattet som lite imøtekommande. Dermed kunne det bidra til å befeste det inntrykket mange har av et kontrollapparat som ofte kan fremstå som firkantede og med begrenset evne til å ville forstå seg på næringsliv og verdiskapning, samt det samfunnsoppdrag vi i transportnæringen trenger positiv tilrettelegging for å kunne utføre best mulig.

Det var få tegn til ydmykhet eller dialogvilje i det som ble fremført av avdelingens øverste leder. Det var heller lett å oppfatte det som at de setter seg på sine høye byråkratheter, og gir inntrykk av at det de holder på med er altfor viktig til at de skal motta noe råd fra transportnæringen. Ikke minst gjaldt dette i forhold til de signalene som ble gitt om hva som kunne forventes når det gjelder vekter og dimensjoner. Det ser ut til at viktige forbedringer som næringslivet har foreslått ligger an til å bli sablet ned. Trafikant- og kjøretøyavdelingen fremstår på denne måten med en ovenfra og ned holdning som sjelden gir et godt utgangspunkt for fruktbar dialog. Det blir for eksempel temmelig provoserende når ansatte i transportnæringen nærmest fremstilles som noen griser som etterlater søppel og avføring i nærheten av der hvor statens kontrollører har en viktig jobb å gjøre. Derfor anser de det ikke som aktuelt å skulle åpne opp for noe døgnhvile der hvor deres kontrollører skal operere. NLF sin forbundsleder Tore Velten repliserte treffende til dette at det kanskje burde ringe noen bjeller når enkelte yrkessjåfører blir helt desperate og ikke kan finne andre steder å gjøre fra seg enn i veikanten. Da har kanskje noen sviktet i tilretteleggingen for verdige arbeidsforhold for en viktig yrkesgruppe i samfunnet.

Det virket også som vi kunne glemme utvidet åpningstid på trafikkstasjonene, og heller venne oss til alt skal bli mer digitalisert. Det såkalte TSO systemet skulle være et slikt fremskritt som skulle gjøre visning og registrering av nytt utstyr enklere og raskere. Når det ikke har fungert skyldes det angivelig sykmeldingsutfordringer i avdelingen og for dårlig dokumentasjonsgrunnlag fra leverandører av kjøretøy og utstyr. Trafikant- og kjøretøyavdelingen erkjenner at et snitt på 20 dagers ventetid i en slik registreringsprosess er for mye. 10 dager er det de ønsker å komme ned i. Det later ikke til at de reflekterer stort over at dette også er mange dager med uvirksom venting på kostbart materiell som transportselskapene er avhengig av å ha inntjening på hver dag for å oppnå lønnsom drift. Sverige og Danmark får det til med 1 – 2 dagers ventetid. Da må det være mulig i Norge også. Det holder ikke å si at det er helt andre ordninger i disse landene. Da må vi heller vurdere å kopiere modeller, systemer og rutiner fra andre land som fungerer. Vi opererer tross alt innenfor de samme europeiske reguleringsrammer som våre naboland. Kanskje vil det være bedre å sette bort tjenestutførelsen til en ekstern virksomhet som tildeles sentral godkjenningsmyndighet på vegne staten. Da vil private virksomheter og



organisasjoner kunne konkurrere om å gjøre jobben best mulig til lavest mulig pris.

### **Næringsperspektivet må inn i alle ledd**

Den sittende regjeringen har satt et mål om å redusere næringslivets kostnader knyttet til pålagte regler og innrapporteringsplikter med 11 milliarder kroner innen 2025. Da deres forenklingstiltaksplan ble presentert i april i år la næringsministeren vekt på at det må gjøres enklere å starte, drive og jobbe i norske bedrifter. Gjennom å forenkle tjenester, prosesser og regelverk vil de redusere byråkrati og administrativt arbeid, og øke effektiviteten og kvaliteten på tjenestene. Bedriftene trenger tiden og pengene som spares for å skape verdier og arbeidsplasser. Næringsministeren vektla under presentasjonen av regjeringens forenklingsportal at reguleringer skal være minst mulig byrdefulle. Det er nødvendig å overføre det viktige budskapet fra Næringsdepartementet om forenkling og effektivisering til andre deler av statsapparatet. En stor og viktig transportnæring er mye prisgitt en samferdselsforvaltning som har betydelig mer fokus på andre forhold enn at landets næringsliv trenger god tilrettelegging for å skape verdier samfunnet trenger. Derfor bør næringsministeren gå noen runder med statsråder som har ansvar for andre departement som også har stor innvirkning på næringslivets rammevilkår. Samferdselsdepartementet ved statsråd Jon-Ivar Nygård er blant dem som trolig har potensial til å kunne bidra mye for å forenkle byråkrati og redusere byrder som næringslivet er pålagt gjennom regler og systemer som krever mye tidsbruk og som det koster mye å følge opp.



Roy N. Wetterstad, regionsjef NLF Region 3. Foto: Dalila Agrati





## Spenn setebeltene – det er klart for Norske Truckers



**NORSKE TRUCKERS:** Viaplay lanserte TV-serien Norske Truckers på onsdag. I serien får vi blant annet møte yrkessjåfør Bernie, som viser frem sin arbeidsdag og historie for seerne. Her er han på plass på lanseringsfest, og med seg har han sin samboer, Venja Nilsen. Foto: Elisabeth Nodland

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

**Viaplay har avslørt sitt program for høsten 2024, og NLF har gleden av å fortelle at «Norske Truckers» vil ha sesongstart denne høsten.**

Datoen er ikke endelig satt, men NLF kommer tilbake til det når den er bekreftet. «Svenska Truckers» har hatt stor suksess i Sverige, og nå håper Viaplay at det samme vil skje her i Norge.

Serien vil følge seks yrkessjåfører gjennom deres arbeidsdag, og alle vil garantert få vite mer om transportnæringen, hvilke utfordringer de møter og ikke minst forstå hvilken viktig oppgave de har for å få landet til å gå rundt.

### Viktig serie

Viaplay lanserte serien i Oslo på onsdag. En av deltakerne, Bjørn Erik «Bernie» Bergan, og regissør Morten Kjølberg fra Binge var med for å fortelle mer om serien.

– I serien blir vi kjent med seks unge lastebilsjåfører, både gutter og jenter, mens vi er med dem på små og store oppdrag i Norge. Jeg håper seerne får et nytt perspektiv på sjåføryrket og lærer litt om lastebil. Jeg har i alle fall lært veldig mye



under innspillingen. Før jeg startet opp med serien, hadde jeg aldri sittet i en lastebil. Nå har jeg lært at når man sitter i en lastebil, og barn vinker til deg, er det omtrent uhøflig å ikke tute og vinke tilbake. Jeg har også lært at sjåførere som kjører Volvo, ikke nødvendigvis er så glade i sjåførere som kjører Scania, sier Kjølberg noe spøkefullt.

En annen viktig sak han har lært, er å ta mer hensyn til lastebiler i trafikken og forstå at de ofte trenger større plass enn det man tror.



*GODT TEAM: Fra venstre: Morten Kjølberg fra Binge, Bjørn Erik «Bernie» Bergan og Venja Nilsen. Foto: Elisabeth Nodland*

### **Mange gode historier om livet på veien**

Kjølberg avslører litt om hvem vi får møte i serien. Først trekker han fram en familie i Tromsø som driver med bilberging.

– De kan fortelle at de ikke har kunnet feire en eneste julekveld uten at noen i familien må forlate feiringen og hoppe i kjeledressen for å hjelpe andre som har vært utsatt for en ulykke eller trenger hjelp.

Han forteller at vi også vil møte en familie hvor syv av åtte barn kjører lastebil.

– Så vil vi selvsagt treffe yrkessjåfør Bernie, som jeg mener er den tøffeste av dem alle. For seks år siden falt han ned fra lastebilen og havnet i rullestol, men han har klart å kjempe seg tilbake og kjører i dag en av Norges kanskje tøffeste trekkvogner, forteller Kjølberg.

### **Brukt 140 000 kroner på innredning av lastebilen**

Bernie var også selv til stede og høstet stor applaus fra de fremmøtte.



Han fortalte at når man starter som lastebilsjåfør, får man utdelt en lastebil som man får ansvar for.

– Jeg fikk beskjed om at jeg måtte ta vare på den som om den var min egen, og det har jeg også gjort, forklarer Bernie.

Han avslører at han er svært glad i lastebilen sin, og at han også av egen lomme har lagt ned et stort stykke arbeid for å gjøre hytta på bilen så tøff og fin som mulig.

– Jeg er nesten mer i lastebilen enn hjemme, og da må man gjøre den om slik man vil ha den. Samtidig er det litt spesielt at jeg kan bruke flere tusen kroner på gardiner til lastebilen, men aldri ville funnet på å gjøre det hjemme der jeg bor, humrer Bernie.

I det han slår fast at han til sammen har brukt 140 000 kroner på innredning av lastebilen, går det et sus gjennom salen, men han mener at det ikke er uvanlig.



*GLAD I LASTEBILEN SIN: Her forteller Bernie hvor mye han har brukt på å innrede hytta i lastebilen sin. Foto: Elisabeth Nodland*

### **Viktig for rekrutteringen**

Til Lastebil.no forteller Bernie at det har vært en spennende opplevelse å bli filmet i sin arbeidshverdag.

Han valgte å være med fordi han mener det er viktig å vise fram næringen med tanke på rekrutteringen.



– Jeg tror mange vil bli overrasket over bredden i yrket og ikke minst få et innblikk i vår hverdag, som kanskje vil knuse noen av mytene rundt det å være lastebilsjåfør, sier Bernie.

Han håper serien vil bidra til å vekke interessen for sjåføryrket.

– Nå får de vite mye om lastebil og se hvordan vår hverdag er, og jeg håper det oppfattes som positivt, sier Bernie.

Kjølberg er ikke i tvil om at det vil være en positiv vinkling på sjåføryrket.

– De sjåførene vi følger er alle over middels interessert i jobben sin, og de er alle svært gode ambassadører for sjåføryrket, avslutter han.



*VIKTIG FOR REKRUTTERINGEN: Bernie forteller at han valgte å være med i serien for å bidra positivt til rekrutteringen.*



## Velkommen til Dyrsku'n 13. - 15. september

**Møt NLF på den tradisjonsrike handelsmessen 13. - 15. september. Folkefesten i Seljord har foregått siden 1866, og samler 800 utstillere og 90.000 besøkende.**



*Livlig aktivitet på NLF sin stand på Dyrsku'n i fjor*

Medlemmer, samarbeidspartnere og lastebilinteresserte oppfordres til å besøke NLF sitt telt på Dyrsku'n. Der blir det varierte aktiviteter for alle aldre. Kom innom for hyggelig lastebilprat NLF ledere, tillitsvalgte og forbundets hovedsamarbeidspartnere.

I år vil blant annet NLF sitt forbundsstyre kombinere møter og reise med deltakelse på Dyrsku'n. Fredag ettermiddag og delvis lørdag vil medlemmer av forbundsstyret være tilstede på vår stand.

Det vil bli rigget til en scene med storskjerm utenfor NLF sitt telt på standplass i506. Derfra vil det bl.a. bli avholdt en debatt fredag kl. 1600 med direktørene for bilimportørene. Temaet er: Fremtidens transportløsninger. Det vil bli digital tv produksjon og direkte sending fra debatten.

Foreldre oppfordres til å ta med seg sine barn til NLF sin stand for å være med på korte Venner på veien trafikksikkerhetskurs. Vi deler ut refleksevester og annet materiell til dem som deltar.

Det gjennomføres kvalifiseringsrunder til Kjetting NM. Alle er velkomne til å delta.

Opplæringskontoret Logistikk og Transport stiller med kjøresimulator som det er mulig å få testet sine kjøreferdigheter på.



## Kan organisere tur til Hannovermessen hvis 9 melder seg fort

**Rolf Lie kan ha mulighet til å få til tur til transportmessen IAA i Hannover 18. - 22. september dersom minst 9 personer melder seg veldig fort.**

Planen er å reise ut onsdag 18.9. med Color Line fra Oslo kl 14:00 Start på Hønefoss kl 12:00, Sandvika kl 12:40 og ved Colorline kl 13:00. Buffetmiddag på kvelden, frokost neste morgen.

19.9. får turen direkte fra Kiel til Hannover besøk på messen før innkvartering på hotell

Neste morgen tilbake til messen kl. 09:00 og kl. 18:00 går turen tilbake til hotellet. Middag inkludert.

Lørdag morgen den 2.9. kl. 09.00 reiser gruppen til Kiel og seiler nordover med Color Line fra Kiel kl. 14:00. Ankomst Oslo søndag morgen. Middag og frokost inkludert.

Pris kr 9.400.- i dobbeltrom. Tillegg enkeltrom kr 2.900.-.

### **Påmelding:**

Rolf Lie, telefon 90085295

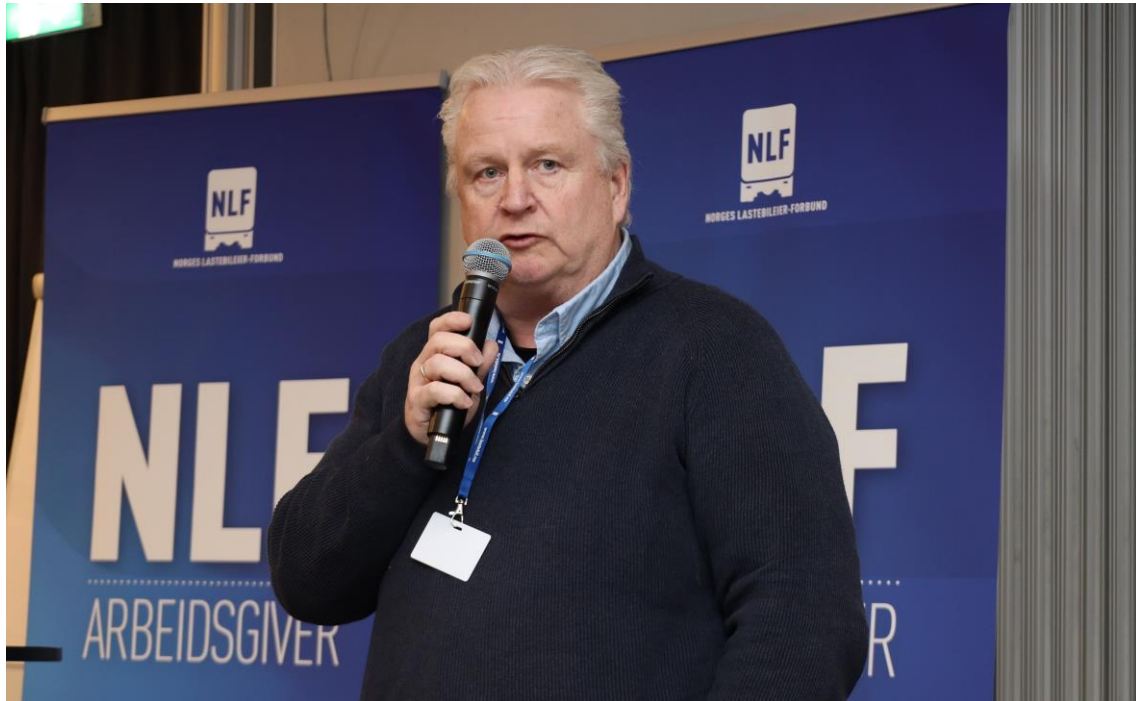
**Tilbud til NLF-sjåførene**

**25%**  
rabatt på mat

Gjelder sandwich, wraps, salater, matpakker og burgere.

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

## Hydrogen- eller batterilastebiler? Gjør det enkelt og effektivt, velg batterielektrisk



*HYDROGEN ELLER ELEKTRISK?: Innleggsforfatter Espen Martinsen er adm. dir. i Telemark Bilruter. Foto: Elisabeth Nodland*

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

Av Espen Martinsen, adm. dir. i Telemark Bilruter

**Espen Martinsen, administrerende direktør i Telemark Bilruter, forklarer i denne kronikken hvorfor batterielektriske lastebiler er mye smartere enn å bygge ut hydrogeninfrastruktur.**

*Dette er et debattinnlegg, skrevet av en ekstern bidragsyter. Innlegget gir uttrykk for skribentens holdninger.*

I debatten den siste tiden om fremtidens drivstoff for tungtransporten har to alternativer vært dominerende: hydrogen og elektrisk drift. Mens begge teknologier presenteres som grønnere alternativer til diesel, er det viktig å se nærmere på hvordan energien utnyttes på veien fra energikilden til drivhjulene.

Jeg må først påpeke at jeg ikke er en ingeniør, men har igjennom 30 år i transportbransjen opparbeidet meg en god dose erfaring og teknisk kompetanse.

**Når vi ser på energiutnyttelsen, blir det tydelig at elektrisk drift er langt mer energieffektiv enn hydrogen, noe som gjør det til det beste alternativet for fremtidens lastebiler. Energitap er en kritisk faktor når det kommer til alternativene. En av de mest sentrale faktorene som skiller elektrisk drift fra**

## **hydrogen som drivstoff, er hvordan energien konverteres og overføres til motoren.**

I en elektrisk lastebil starter prosessen med elektrisk energi som skapes i et kraftverk, som deretter overføres via strømmettet til lading av batteriene om bord på lastebilen. Når bilen er i gang, blir den lagrede energien i batteriet konvertert direkte til bevegelse gjennom en elektrisk motor. Hele prosessen er relativt effektiv, med omtrent 85-90% av den opprinnelige elektrisiteten som faktisk driver hjulene. Kontrasten til hydrogen er slående.

Hydrogenproduksjon er ofte en energikrevende prosess, spesielt hvis hydrogenet er produsert ved elektrolyse, hvor vann spaltes til hydrogen og oksygen. Elektrolyse er en prosess som typisk har en effektivitet på 60-70%, noe som betyr at 30-40% av den opprinnelige elektriske energien går tapt. Deretter må hydrogenet komprimeres eller nedkjøles for lagring og transport, noe som krever ytterligere energi, før det til slutt brukes i en brenselcelle i lastebilen.

**Brenselcellen konverterer hydrogen tilbake til elektrisitet, men med en effektivitet på kun rundt 50-60%. Når man tar med energitapene i hele denne kjeden, er det bare rundt 25-30% av den opprinnelige elektrisiteten som faktisk blir brukt til å drive hjulene på en hydrogenlastebil.**

Og dette er hovedpoenget mitt; energikrisen er et bilde av utnyttelse av tilgjengelig energi og ikke bare mangel av sådan. Alle gode krefter må settes inn på å få opp utnyttelsen av hver KW og finne gode løsninger på lagring av energien. Solcelle og batteriteknologi (les lagring) bør prioriteres langt mer enn forskning på hydrogen som fremstår som sløsing av allerede fremskaffet energi.

Effektivitet er ikke den eneste faktoren som gjør elektriske lastebiler til et bedre valg enn hydrogen. Infrastruktur og kostnader er også vesentlige elementer. Elektriske lastebiler kan lades ved et voksende nettverk av ladestasjoner som kan bruke eksisterende strømmett, mens hydrogen krever en helt ny og kostbar infrastruktur for produksjon, transport og fylling. Dette er en enorm investering som både samfunnet og næringslivet må bære.

**I tillegg er vedlikehold og drift av elektriske kjøretøy ofte billigere og enklere enn for hydrogenbiler. Elektriske motorer har færre bevegelige deler enn forbrenningsmotorer, noe som reduserer risikoen for mekanisk svikt og behovet for regelmessig vedlikehold. Hydrogenbiler, med deres komplekse brenselcelle-teknologi, er dyrere i både vedlikehold og reparasjon.**

I den større sammenhengen om miljøvern, har elektriske lastebiler også fordelene av å kunne utnytte fornybar energi direkte. Når en elektrisk lastebil lades med strøm fra sol-, vind- eller vannkraft, er energikjeden fra produksjon til bruk nærmest utslippsfri. Hydrogen, selv om det kan produseres fra fornybare kilder, medfører indirekte utslipp på grunn av den lave effektiviteten i





produksjonsprosessen, samt de ekstra energikostnadene knyttet til lagring og transport.

Når vi ser på helhetsbildet, blir det klart at elektrisk drift på lastebiler er langt mer effektivt og økonomisk fornuftig enn hydrogen. Mens hydrogen kan ha en rolle i nisjemarkeder eller i situasjoner der elektrisk drift ikke er praktisk mulig, vil den mest bærekraftige og effektive løsningen for majoriteten av tungtransporten være elektriske lastebiler.

**Ved å satse på elektrisk teknologi kan vi raskere nå klimamålene, redusere kostnadene og sikre en mer pålitelig og effektiv transportsektor. Jeg har ikke glemt biogass, og jeg mener fortsatt at dette er en god løsning for tungtransporten i en lang stund ennå. Men anser ikke dette som relevant i akkurat denne saken.**

Det er derfor på tide at både politikere, næringsliv og samfunnet ellers forstår og prioriterer elektrisk drift som fremtidens drivkraft for tungtransport. Dette er ikke bare et spørsmål om teknologi, men om å ta de riktige valgene for fremtiden – valg som vil gi oss et mer bærekraftig, effektivt og økonomisk stabil transportbransje!

**Men aller først, uansett løsning, så må det grønne skifte bli lønnsomt! Vi får ikke til endringer dersom vi er avhengig av subsidier i all evighet. Til det er den politiske hukommelse alt for kort.**

Ført i pennen av en miljøengasjert bransjemann.  
Espen Martinsen, adm. dir. Telemark Bilruter

*Debattinnlegget var først publisert på Tungt.no og gjengitt på Lastebil.no med tillatelse fra forfatter.*

**NOKTOP EXPRESS ET-31 KAMPANJE**

Holdbart og slitesterkt vintermønster for drivaksler.  
For langdistanse busser og lastebiler.

Finnes i utvalgte dimensjoner:  
**315/80R22,5** - **295/80R22,5** - **315/70R22,5** - **275/70R22,5** - **315/60R22,5**  
 kr 2950,-      kr 2800,-      kr 2800,-      kr 2500,-      kr 3000,-

**Vianor AS**  
Tlf: 915 11 500  
vianor.no




**VIANOR**

ET VINDU INN I  
**FREMTIDEN**

Scania tar et stort sprang fremover med vårt digitale Smart Dash som jobber sømløst med ny kommunikasjonsteknologi.

Les mer på [Scania.no](http://Scania.no)



**SCANIA**

## Informasjon fra Enova



Foto: Enova SF

### **28.oktober er ny søknadsfrist for støtteprogrammet «underveisladning for tunge kjøretøy»**

Ved denne søknadsfristen prioriteres det støtte til ladestasjoner på strekningene som ikke har fått tilstrekkelig dekning ved tidligere søknadsfrister. Dette er illustrert i kartet under.





Det er også mulig å søke på øvrige lokasjoner, gitt at de oppfyller kravene i [«Kvalifiserende lokasjoner»](#).

Dersom du vurderer å søke, anbefaler vi at du leser informasjonen på [programsidene](#), inkludert viktige søknadsdokumenter samt [ofte stilte spørsmål](#).

Fristen for å sende inn spørsmål er 14.oktober. Enova vil fortløpende legge ut spørsmål og svar, men vil ikke publisere ytterligere informasjon siste 7 dager før søknadsfrist. Vi anbefaler at du starter på søknaden, men ikke sender den inn før Enova har besvart alle spørsmålene.

Vi ser frem til å motta mange gode søknader.

[→ Les om programmet og søk støtte her](#)



Foto: Enova SF

### **God utvikling, men tempoet i omstillingen må opp**

Transport står for omtrent 30 prosent av klimagassutslippene i Norge, og spiller en viktig rolle for omstillingen av samfunnet mot nullutslipp. Skal vi nå målet er vi avhengige av å utvikle klimavennlige transportmidler.

[Les om markedsutvikling og fremtidsutsikter for landtransport her.](#)

[View in browser](#)



Lenke Fair Transport:

[Fair Transport](#)





# BUSKERUD

ESTABLISHED  
20 18  
CARS AND TRUCK FESTIVAL



NILSEMANN



XO  
DUO





## Stengelsrud Travbane Kongsberg 20. - 22. september 2024

UTSTILLING av veteranbiler, Amcar, US trucks, og yrkesbiler  
HOPPESLOTT og andre aktiviteter for barna  
KONSERTER på kvelden med 20-års grense  
SERVERING av mat og drikke fra mat-telt

FREDAG 20.09	LØRDAG 21.09	SØNDAG 22.09
14:00 Porten åpner	09:00 - 14:00 Frokost	09:00 - 11:00 Frokost
18.00 Diverse DJ og Nilsemann	10:00 Portene åpner	15:00 Hjemreise
02:30 Slutt	17:00 Premieutdeling	
	20:00 DJ / Xo-Duo	
	02:30 Slutt	



KCT  
KONGSBERG  
KONTNERTRANSPORT AS



Andersen  
Transport AS



KE  
KONGSBERG  
KONTNERTRANSPORT AS



H. Garaas AS



pSvene  
Lukkverk AS



BRØTO  
Transport AS  
3550 GØL



EIKER  
Tungbilskole



VANOR



ELEMENT OG  
SPESIALTRANSPORT AS

Billetter kjøpes på via  
vår hjemmeside:

WWW.BUSKERUDTF.INFO






## Sett av 5. oktober til høsttreff på Furulund

NLF Vestfold vil 5. oktober stå som arrangør av et felles høsttreff for region 3. Det vil foregå på Furulund døgnhvileplass med ulike aktiviteter og spennende gjester. Sett av dagen og ta med de ansatte i transportselskapene.



*I fjor ble snoren klippet for åpning av nytt servicebygg på Furulund. Nå skal det skje mer*

Foreløpig har Statens vegvesen meldt sin ankomst. Vi vil bl.a. få anledning til å møte utekontrollen i en litt annen setting enn vi er vant til. SVV Sør vil presentere sine planer for videre utvikling av Furulund og andre døgnhvileplasser.

Opplæringskontoret Logistikk og Transport vil delta med blant annet sin nye kjøresimulator.

Vi tar sikte på kvalifiseringsrunder i ulike klasser for Kjetting NM.

Det legges i tillegg opp til noen kurs- og informasjonstilbud fra NLF.

Lastebilforhandlere og andre kan også komme til å dukke opp for å presentere produktnyheter.

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)



# Save the date

For 5. år på rad arrangerer vi  
Vegkonferansen vår på Notodden.

**Sett av 24. oktober!**



Haukelivegen AS skriver følgende på sin Facebookside:

Save the date! Det er med stor iver vi planlegger vår femte Vegkonferanse på Notodden sammen med flere gode samarbeidspartnere 🥳  
Sett av 24. oktober kl 10-15 i kalenderen allerede nå. Konferansen blir på Bok og Blushuset på Notodden. Mer informasjon kommer!

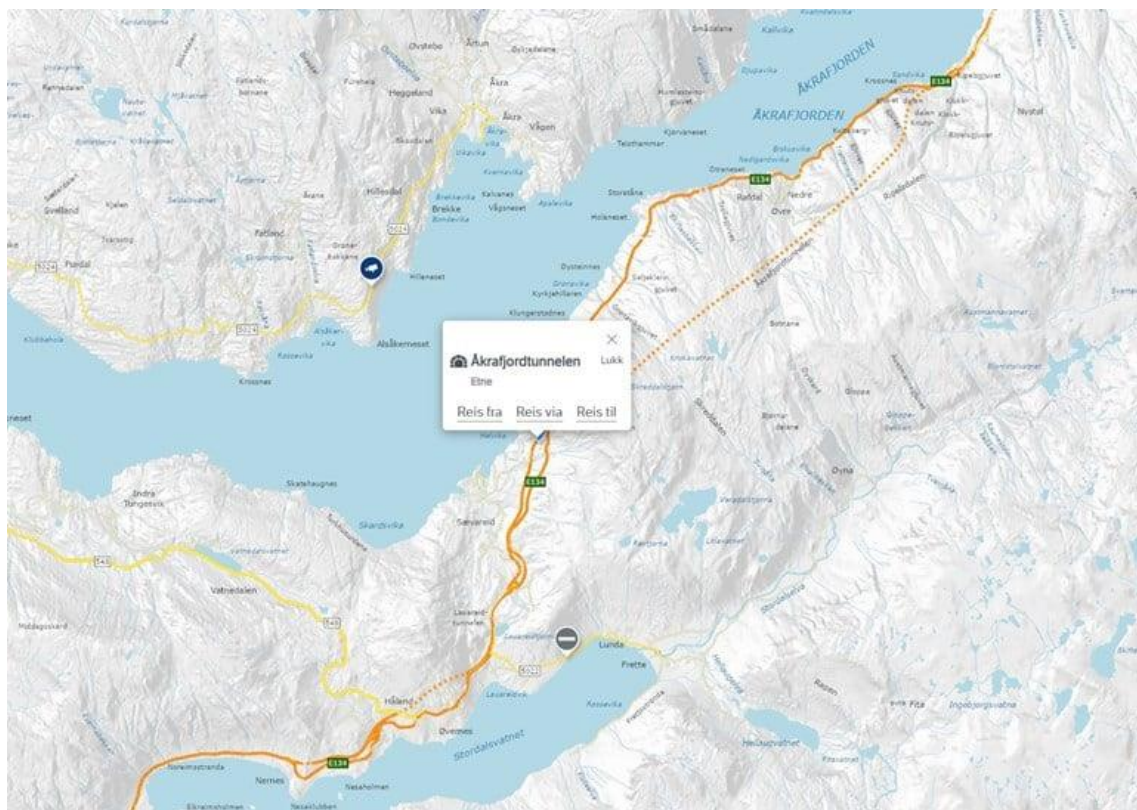
# Brannøving E134 Åkrafjordtunnelen

## Informasjon fra Statens vegvesen

Laurdag 7. september klokka 09.30-11.30 held Statens vegvesen brannøving i **Åkrafjordtunnelen**.

Dette er ei fullskala øving der naudetatane deltek, saman med Vegvesenet. E134 i dette området i Etne blir stengd i tida øvinga finn stad.

– Det er eit krav i tunnelsikkerheitsforskrifta at vi skal ha brannøving. Dette er ein viktig del av vårt kontinuerlege arbeid med å sørge for eit effektivt, trygt og framkommeleg vegnett, seier praktisk tunnelforvaltar Karoline Bakken Bråthen i Statens vegvesen.



E134 Åkrafjordtunnelen. Foto: Kart: Statens vegvesen

– Vi gjer dette for trafikantane sin tryggleik; for å vera best mogleg førebudde ved reelle tunnelhendingar. Ein del av øvinga er å bruka røykmaskin for å simulera ein brann i tunnelen. Det vil derfor vera mogleg å sjå røyk i området rundt tunnelen, legg ho til.

Den 7404 meter lange Åkrafjordtunnelen vart opna 15. juli 2000. Tunnelen vert gjennomsnittleg trafikkert av 2100 køyretøy per døgn. Det er dette som vert kalla årsdøgntrafikk (ÅDT). Av dette er 25 prosent, eller 525, lange køyretøy (tungtrafikk).





### Slik blir konsekvensane for trafikantane

Det blir kolonnekøyring gjennom natta, tilpassa ferjetidene på sambandet Mannheller- Fodnes.

– Frå og med 9. september må vi nattestenga tunnelen kvar natt heile veka frå klokka 22.00-06.00 på grunn av sprengingsarbeid. I dette tidsrommet vert det sett opp alternativ rutetabell med nattferje Mannheller-Fodnes-Lærdal-Mannheller. Reisande med ferja 21.40 frå Mannheller vil sleppa gjennom før tunnelen stenger. Siste kolonne frå Lærdal går klokka 21.45 (med avgang frå Fodnes klokka 22.00), legg Hovland til.

Den alternative rutetabellen vil gjelda i perioden med nattestengd tunnel, frå 9. september i år til 31. mai 2025, med nokre tilpassingar opp mot heilag dagar. For oppdatert rutetabell til ei kvar tid, sjekk [www.norled.no](http://www.norled.no). Nettene der tunnelen er stengd, vil det ikkje vera mogleg med transport av farleg last som inneber avgrensingar i passasjertalet på ferja. Det opplyser ferjeoperatør Norled.

### Dette er tunnelen

Fodnestunnelen har ein gjennomsnittleg døgntrafikk på 2600 køyretøy. Det er dette som vert kalla årsdøgntrafikk (ÅDT). Av dette er 19 prosent, eller 494, lange køyretøy (tungtrafikk).

Vedlikehaldsarbeidet i tunnelen er forventa å vera ferdig hausten 2026.

### Del av Vegvesenet sitt samfunnsoppdrag

Arbeidet er ikkje ei totaloppgradering av tunnelen i henhold til Tunnelsikkerhetsforskrifta (TSF), men er likevel eit stort og viktig arbeid som er ein del av Statens vegvesen sitt samfunnsoppdrag med å drifta og vedlikehalda riks- og europavegnettet.

Drift å halda vegen open i dag, vedlikehald er å sørge for at vi klarer det i morgon. Jobben Statens vegvesen skal i gang med i Fodnestunnelen, er eit døme på dette.



**NLFs produktpakker**

Som medlem i NLF får du tilgang til en rekke eksklusive NLF-produkter – skreddersydd for å gjøre hverdagen enklere for deg og dine sjåførere.

➔ [KLIKK HER FOR MER INFORMASJON](#)

- NLF-SKOLEN
- TACHO ONLINE
- FAIR TRANSPORT
- KALKYLE
- KLIMA & MILJØ
- KNIV

Lenke:

[Pakketilbud | Lastebil.no](http://Pakketilbud | Lastebil.no)



## Invitasjon til Følg drømmen ikke strømmen 2024

SOTIN, Norges Lastebileier-Forbund og NHO Transport setter rekruttering av yrkessjåfører på Norgeskartet. Ferske undersøkelser viser at det er behov for minst 2000 nye sjåfører **hvert år** frem til minst 2030. For å vise frem yrket og utdanningsmulighetene til landets ungdommer arrangerer vi den landsdekkende turnéen: **Følg drømmen ikke strømmen 2024**. Turneen dekker hele landet, fra Kirkenes til Kristiansand.

I løpet av september og oktober kommer vi til å ha arrangementer på ca. 40 ulike steder, der skoleelever, skoleansatte, foresatte, arbeidssøkere og alle andre interesserte ønskes velkommen til å lære mer om utdannings- og jobbmulighetene i transportbransjen.

### Hvem er målgruppen?

- Elever og lærere på vg1 TEK – Teknologi og industrifag.
- Elever, lærere og rådgivere på ungdomstrinn.
- Ungdommer og unge voksne som ikke har fagbrev eller tatt feilvalg og som vil vite mer om mulighetene i transportbransjen.

### Hva vil skje på de ulike arrangementene?

- Vi viser frem et variert utvalg av biler og utstyr som elevene kan bli bedre kjent med
- Presentasjon av yrkene, utdanningsveier (2+2, Full Opplæring i Bedrift)
- Kvalifisering til Kjetting NM
- Kjøre buss- og lastebilsimulator
- Treffe lærlinger og lærebedrifter fra nærområdet
- Bli kjent med lokale opplæringskontor

### Når og hvor?

- Åssiden VGS, Åssiden      10. oktober 2024      10:00 – 13:00

(vi deler inn i grupper etter påmeldingsfrist dvs. at klokkeslett kan bli endret noe)

**Påmeldingsfrist:** 5. september til: [vibecke@transportfag.no](mailto:vibecke@transportfag.no). Meld inn kontaktperson og antall elever.

Vi kan tilby skyss hvis det meldes fra til samme mailadresse innen 20. august 😊

Vennlig hilsen alle oss på Opplæringskontoret Logistikk og Transport Vestfold, Telemark og Buskerud (OLT)



## Privat klinikk som tilbyr fullstendig hjerteutredning



### Åpningstilbud -20% på alle undersøkelser

Ingen ventetid.  
Ingen henvisning.  
Høy kompetanse.

 +47 489 05 882

 **Nedre Torggata 15,**  
3015 Drammen

 [mdklinikken.no](https://mdklinikken.no)



Ultralyd av hjertet



Arbeids-EKG



Rytmeovervåking  
24/72 timer



24t blodtrykksmåling

Scan for å komme til  
[mdklinikken.no](https://mdklinikken.no)




**MD KLINIKKEN**

LEGESPESIALISTEN

## Priser

**Åpningstilbud**  
**-20% på alle**  
**undersøkelser**

### Konsultasjon

Inkluderer klinisk undersøkelse ,  
 EKG, BT og vurdere blodprøver  
 ut fra risikoprofil

**1560,- 1950,-**

### Ultralyd av hjertet

Konsultasjon + ultralyd av hjerte.

**2632,- 3290,-**

### Arbeids-EKG

Konsultasjon + arbeids-EKG

**2632,- 3290,-**

### Rytmeovervåking

24/72 timer

**1512,- 1890,-**

### 24-timers blodtrykksmåling

**1512,- 1890,-**

### Hjertepakke 1

Konsultasjon + ultralyd av hjerte  
 + arbeids-EKG

**3400,- 4250,-**

### Hjertepakke 2

Konsultasjon + ultralyd av hjerte  
 + 24 timers rytmeovervåking

**3400,- 4250,-**

### Hjertepakke 3

Konsultasjon + ultralyd av  
 hjerte + arbeids-EKG + 24  
 timers rytmeovervåking/24  
 timers blodtrykksregistrering

**4200,- 5250,-**



**+47 489 05 882**



**Nedre Torggata 15,  
 3015 Drammen**



**mdklinikken.no**