



NORGES LASTBILEIER-FORBUND



15

– Som arbeidsplass!



Norges Lastebileier-Forbund
Jan-Ove Halsøy, Regionsjef

Loen, den 03. juni 2022



NLF er den største nærings- og arbeidsgiver-organisasjonen for norsk landtransport av gods



NLF REPRESENTERER:

3 000 BEDRIFTER OG
TRANSPORTSENTRALER

20 000 LASTEBILER

23 000 SYSSELSATTE

30 mrd KR. I OMSETNING

SAMFUNNSOPPDRAG:
NLF skal være den
samlende kraften som
styrker konkurranse-
evnen til norske
transportører



NLFs visjon: Ansvarlig transport

NLFs VERDIER:



NLFs strategiskemål:

BÆREKRAFTIG TRANSPORT

LIKE KONKURRANSEVILKÅR

TRAFIKKSIKRE OG EFFEKTIVE VEIER


PROFESJONELLE MEDLEMSBEDRIFTER

LEDENDE MEDLEMSAVTALER



15

Strynefjellet



17.10.1978 vart det opna heilårsveg over Strynefjellet. Vegen har til saman 10.8 km tunnel. Tunnelane har låg standard med fri høgde 4,0 m (i samband med pågåande vedlikehaldsarbeid, reknar ein med å kunne heve fri høgde til 4,2 m), breidde ca. 5,5 m og er prega av stort forfall på grunn av manglande vedlikehaldsmidlar over mange år. Standarden på tunnelane gjer vegen trafikkfarleg og er til stort hinder for tungtrafikken.

Inspeksjonar og tilstandsvurderingar av tunnelane utført i 2009 syner at tilstanden er alarmerande dårleg. Det er tvingande naudsynt å gjere noko med tunnelane over Strynefjellet dersom ein skal unngå å stenge vegen.¹

2012

Rv 15 over Strynefjellet er sterkt utsett for ras, vær og vind. Særleg partiet gjennom Grasdalen er kritisk. Dette fører til dårleg vinterregularitet. Grasdalen kjem svært høgt når det gjeld prioritering i rassikringsplanen til Statens vegvesen, Region vest. Også partiet aust for Oppljostunnelen (kryssing av Breiddalen) og svingane frå Ospelitunnelen og ned til Jøl bru (Napefonna, Gotiskarfonna og Kleivane) gjev problem vinterstid. Dei tre siste punkta vert også høgt prioriterte i den reviderte rassikringsplanen for Region vest.

Tunnelane på strekinga er smale og låge. Tunnelane innfrir ikkje krav til minimum tryggningsnivå og vil ikkje kunne sikkerheitsgodkjennast slik dei ligg i dag.

Det er naudsynt med ei oppgradering av tunnelane for å sikra ein trafiksikker veg med god regularitet heile året, samt å oppnå ei utforming og utrusting av veg og tunnelar som samsvarar betre med vegnormalane.

15

Strynefjellet

NRK

Brannsjefer om sikkerheten i tunneler på Strynefjellet: – For trang og smal

Brannsjefene i Skjåk og Stryn mener Oppljostunnelen ikke holder mål. Tirsdag kunne det gå helt galt da en bil begynte å brenne flere kilometer inne i fjellet.



Mette Finbor
Journalist
Even Lusæter
Journalist
Benedikte Grov
Journalist
Per Kristian Grimeland
Journalist

Vi rapporterer fra Strynefjellet
Publisert 19. aug. 2021 kl. 14:40
Oppdatert 19. aug. 2021 kl. 15

DRAMATISK: Røyken veltet ut av tunnelen da en bil tok fyr omtrent midt inne i Oppljostunnelen tirsdag denne uka. Store redningsmannskaper rykket ut til det som kunne ha blitt en alvorlig ulykke. Heldigvis ble ingen personer skadet.
FOTO: POLITIET

2021

– Brann i tunnelene på Strynefjellet er noe vi frykter og det verste vi ser for oss, sier brannsjef i Stryn, John Jatgeir Vinsrygg.

Mener tunnelen er for lang, smal og lav

Både Vinsrygg, og hans brannsjefkollega Atle Festervoll i Lom og Skjåk, mener Oppljostunnelen ikke holder mål.

– Hullet i fjellet er rett og slett for trangt. Tunnelen er for lang, for smal og for lav. Og den mangler moderne slokkeutstyr. Vi skulle også hatt flere nødtelefoner der, sier Festervoll.

15

«Hullet i fjellet er rett og slett for trangt»



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Brannsjef Atle Festervoll



FARLIG: Brannsjef John Jatgeir Vinsrygg i Stryn og brannsjef Atle Festervoll i Lom og Skjåk er enige om at Opplyststunnelen ikke er trygg nok.
FOTO: BENEDIKTE GROV / NRK

2021

Problemet har blitt større de siste årene fordi bilene må passere hverandre i sneglefart.
Det er gjort tiltak opp gjennom årene, men det faktum at tunnelen er for liten, mener de to brannsjefene.
– Den er en meter for lav og en meter for smal for lastebiler knapt kan møtes, sier Festervoll.

Problemet har blitt større de siste årene fordi bilene har blitt større. Mange må passere hverandre i sneglefart.

Det er gjort tiltak opp gjennom årene, men det forandrer ikke det faktum at tunnelen er for liten, mener de to brannsjefene.

– Den er en meter for lav og en meter for smal. Den er så smal at to lastebiler knapt kan møtes, sier Festervoll.

15

«Hullet i fjellet er rett og slett for trangt»

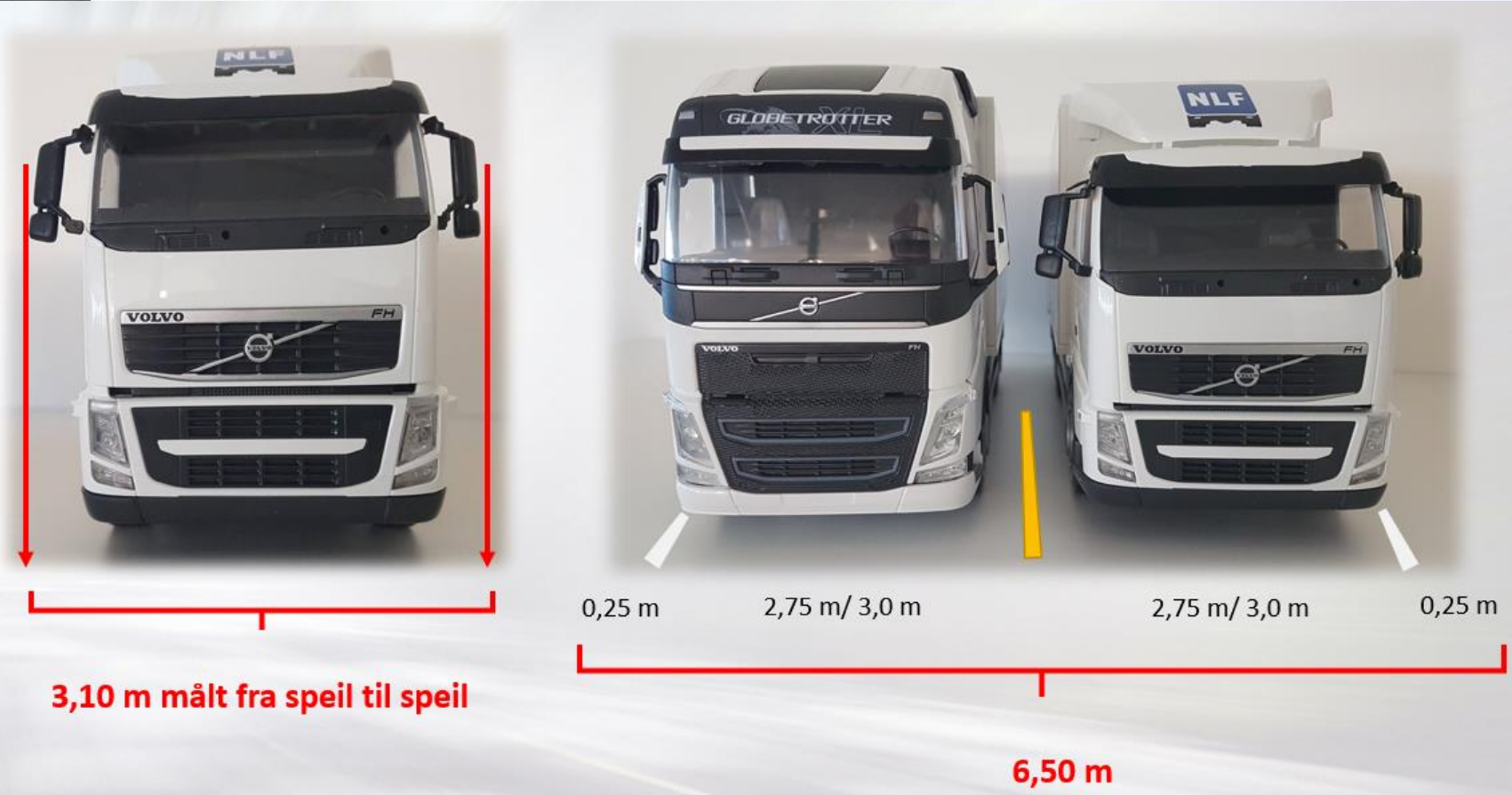


Foto: Trond Vestre, NRK

Ospelitunnelen (2,5 km)
- Bredder: 5,32 m

Grasdaltunnelen (3,7 km)
- Bredder: 5,05 m

Oppljostunnelen (4,6 km)
- Bredder: 5,01 m



- Veien er arbeidsplassen til de ansatte i våre medlemsbedrifter.
- Veien er sjåførens kontor- eller verkstedsgulv.
- Vi ønsker trafikksikre, effektive, miljø- og energivennlige veier for næringstrafikken.
- Trasevalg må spesielt ivareta behovet for trygg og effektiv fremkommelighet for næringstrafikken.



Sjåførens hverdag

**Snøskred sperrar Strynefjellet
- blir ikkje opna før onsdag**

Vegtrafikksentralen vest
@VTSvest

Rv 15 Ospelitunnelen på Strynefjellet er stengt pga det er kommet ned en stein fra tunneltaket. Omkjøring for kjøretøy inntil 8 meter er fylkesvei 258, Gamle Strynefjellsveg. Usikkert når det åpnes.

Tenk sikkerhet, miljø og energi =

bygg veiene sikrest-, flatest-, rettest og kortest mulig (miljø- og energieffektive veier)

Åsleik Engmark som «Severin Suveren»

Påskan 1989



«UFLAKS»

.....eller,....

«FLAKS»

Flaks avgjør om det går menneskeliv eller ikke!

- Hadde flaks blitt godtatt som HMS-tiltak på andre arbeidsplasser?
- Trafikanter er utrygge og frykter for liv og helse.
- For yrkessjåfører er dette ekstra belastende. Flere må daglig kjøre på veier med dårlig standard.
- Blir i tillegg belastende for familier og andre:
 - ❖ Kommer far eller mor hjem igjen i dag?
 - ❖ En bror eller en søster?
 - ❖ En nabo eller en venn?
- Sjåfører klarer ikke belastningen og slutter.
- Blir en rekrutteringsstopper.

Dårlige veistrekninger er et stort samfunnsproblem.



HMS skal ikke være «Lotto»



Dagens veier – for fortiden, ikke fremtiden

- en «katastrofe» for folk, næringsliv og miljø.



Gir *økte transportkostnader* og *reduisert konkuranseevne* for bedrifter lokalisert på Vestlandet.

- *Stort dieselforbruk/ energiforbruk*

Økte kostnader og unødvendig stort utslipp til miljøet.
Ny vei halverer forbruk og utslipp.

- *Stor slitasje på kjøretøy*

Ny vei vil redusere vedlikeholdskostnadene betydelig.

- *Stor «slitasje» på sjåførere*

Dårlig regularitet en utfordring vinterstid.
Flere slutter i vintersesongen, belastningen for stor.

- *Rekrutteringsstopper*

Vanskelig å rekruttere nye sjåførere til langkjøring.



Snittforbruk svært kupert terreng: 9-10 l/mil (norm. 4-5 l/mil på tilnærmet flat vei)

15

– En sikker arbeidsplass?

NEI!

15

– En rekrutteringsstopper?

JA!

15

– Et samfunnsproblem?

JA!





Takk for oppmerksomheten!

Følg NLF på

www.lastebil.no

facebook.com/lastebil



ca 250 kjøretøy i den 4 km lange konvoien

