

VALG

2025

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Spørsmål til de politiske partiene i forbindelse med valget 2025

I forbindelse med valget i 2025 stilte Norges Lastebileier-Forbund Rogaland spørsmål til de politiske partiene.

Alle partiene fikk de samme spørsmålene. Her finner du svar på mange interessante spørsmål fra de enkelte partiene.

I og med at dette er stortingsvalg er det flere spørsmål her som er rettet mot det som stortingsrepresentanter kan gjøre noe med. Derfor vil du finne færre lokale spørsmål i forhold til de vi stiller til kommune og fylkestingsvalg.

E134 Haukeli. Foto: Mette Solberg Fjeldheim



SPØRSMÅL 1: FRITAK FOR BIOGASSKJØRETØY I BOMRINGER

Flere byer har etter hvert gitt samme vilkår til biogassbiler i bomringer som el-lastebilen. Det skal kun selges nullutslipps tunge kjøretøy innen 2030. Nullutslipps biler er svært dyre i forhold til dagens dieslbiler. For å ha noen insentiver trenger vi fritak for biogass kjøretøy i bomringen på Nord-Jæren.

Hva tenker ditt parti om denne saken?



MDG: støtter insentiver for grønne drivstofftyper, inkludert biogass. Vi har programfestet at vi vil stimulere til økt produksjon av biogass gjennom et nasjonalt støtteprogram og «takstreduksjoner for biogasskjøretøy». Vi mener biogassbiler skal ha fordeler i bomringer på linje med el-lastebiler der det bidrar til overgang til fossilfri tungtransport.



SP: Alle null- utslippskjøretøy skal likestilles, så ja biogass skal slippe avgift.



FRP: Vi i Fremskrittspartiet ønsker primært å ta bort all form for bompenger og veiprising på Nord-Jæren. Vi mener teknologien har naturlig fremdrift og ønsker ikke å piske eiere av kjøretøyer til å bytte helt brukbare kjøretøy.



HØYRE: har foreslått at det i Bymiljøpakken skal kunne innføres miljødifferensierte takster slik at man kan kunne gi andre takster for andre klimavennlige kjøretøy som i dag er begrenset til el-kjøretøy.



VENSTRE: støtter insentiver for grønne drivstoff. Biogass er en viktig broteknologi før hele sektoren er elektrifisert. Vi mener biogasskjøretøy bør likestilles med el-lastebiler i bomringen på Nord-Jæren.



KRF: På Stortinget har KrF jobbet for muligheten til å gi bompengefritak for biogasskjøretøy, og det er bra at det nå er åpnet for dette. Et fritak må derimot vedtas av kommunene og fylkeskommunen, og sikres finansiering slik at det ikke går ut over framdriften på E39-prosjektene Osli-Ålgård og Smiene-Harestad.



ARBEIDERPARTIET: Arbeiderparti-regjeringen er positive til dette og la i vår frem forslag for Stortinget som åpner for miljø-differensierte takster i Bypakke Nord-Jæren, som gjør det mulig for den lokale styringsgruppen å innføre fritak for biogasskjøretøy. Dette forslaget ble vedtatt i Stortinget 3. juni, og vi forventer nå at den lokale styringsgruppen følger raskt opp og får på plass et slikt fritak.



SV: støtter å gi bompengefritak for lastebiler med nullutslipp. I Nasjonal transportplan ble det vedtatt at man ikke skal «åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i en periode frem til 2030».

SPØRSMÅL 2: NYE VEIER AS

Nye veier er viktige for vår region. De skal bygge ny hovedvei mellom Grenland og Ålgård. Derfor er finansieringen av Nye veier AS viktig for oss slik at vi får en trygg og effektiv logistikk til / fra markedene på Østlandet. Etter hvert som Nye veier AS åpner nye strekninger går det mer penger til drift og vedlikehold. Dvs at det går mindre til investering i ny vei. Og vi trenger sårt ny E39. Vi ser at Nye veier er underfinansiert og derfor blir veiene bygget til dels stykkevis og delt. Vi ønsker derfor at det skal tilføres flere investerings midler til Nye veier AS. En ny vei vil også gjøre overgangen til elektriske biler enklere da man på grunn av topografi få en mindre kupert vei og et helt annerledes energiforbruk.

Hva mener dere om økte økonomiske rammer for Nye veier AS?



MDG: ønsker en kraftig dreining i samferdselsinvesteringer. Vi går imot alle nye kapasitetsøkende motorveier, men vi vil prioritere vedlikehold og trafikksikkerhet. Vi mener dagens modell med stykkevis utbygging er feilslått, og at veiinvesteringer bør prioritere trafikksikkerhet, flomsikring og tilpasning til nullutslippskjøretøy. Nye Veier AS bør omprioriteres til slike formål, ikke ekspansive motorveiprosjekter.



SP: vil videreføre Nye Veier som eget veiselskap, og styrke gjennomføringsevnen til selskapet gjennom å kompensere for kostnadene til drift- og vedlikehold av gjennomførte prosjekter, og tilpasning av porteføljen til Nye Veier slik at de kan holde full framdrift i prosjektene de har satt i gang. Vi ønsker å få på plass mva fritak så det blir likt med jernbane utbygging



FRP: var det partiet som fikk opprettet Nye Veier, og vi mener fortsatt at det er en stor suksess. Selskapet må tildeles enda mer midler til Investeringer. Hvis vi ser på ny E39 mellom Sandnes og Mandal så er dette et prosjekt som er i solid pluss i samfunnsregnskapet. Da er det bare å gå på uten å stoppe opp.



HØYRE: Nye Veier ble opprettet med Høyre i regjering, og vi er sterke tilhengere av å styrke selskapets økonomiske rammer. De har vært en stor suksess som har spart norske skattebetalere for flere milliarder kroner og gitt oss mer vei for pengene. I vårt alternative budsjett for 2025 bevilger vi 350 millioner kroner ekstra til Nye Veier sammenlignet med Støre-regjeringen. Vi er garantisten for utvikling av Nye Veier, og disse midlene gir økt sikkerhet for selskapets utbyggingsportefølje. I vår alternative Nasjonal transportplan øker vi rammen til Nye Veier AS med totalt 6 milliarder kroner.



VENSTRE: var med på opprettelsen av Nye Veier AS. Vi mener selskapet skal ha forutsigbare rammer og tilstrekkelige investeringsmidler.



KRF var med på etableringen av Nye Veier og vil bygge ut ny og trafikksikker fire-felts E39 mellom Kristiansand og Ålgård så raskt som mulig. I vårt alternative statsbudsjett for 2025 økte vi bevilgningen til Nye Veier med 325 millioner kroner for å framskynde utbyggingen.



AP: I Nasjonal transportplan 2025-2036 har vi videreført Nye Veier-modellen, som innebærer at Nye Veier får et fast årlig beløp i statlige midler (kr 6,75 mrd. i 2025). Dette beløpet skal sammen med bompenger bidra til at Nye Veier får bygget ut sin portefølje, inkl. E39-strekningen mellom Ålgård og Lyngdal, som har en investeringskostnad på kr 40 mrd. Nye Veier har nylig startet reguleringsarbeidet på strekningen gjennom Bjerkreim og Eigersund, som er nødvendig å få på plass for at vi skal komme i gang med bygging av ny E39 også i Rogaland. I Agder har Nye Veier nylig åpnet en ny strekning gjennom Lyngdal og de har nå i vår satt i gang byggingen av ny E39 vestover fra Mandal. Det sikrer at det pågår kontinuerlig utbygging. Høyre-regjeringen valgte i sin NTP å nesten doble antallet kilometer Nye Veier har ansvaret for, uten at de samtidig økte det årlige beløpet selskapet mottar i statlige midler. Det gjør at flere strekninger nå kjemper om de samme midlene, og flere strekninger har allerede blitt prioritert før E39. I vår NTP la vi ikke inn nye prosjekter i porteføljen til Nye Veier, men valgte heller å ta ut noen strekninger, blant annet tre prosjekter på E6 i Nord-Norge. Det er bra for realisering av ny E39. Vi vil sterkt advare mot Høyre og Frps forslag om å legge til nye prosjekter i porteføljen før ny E39 er ferdig utbygd.



SV: Norge trenger gode veier, samtidig som vi må ta vare på naturen og demokratiet. Motorveier som ødelegger mye natur og bygges for svært høy fart er også ekstra dyre og innebærer høye bompenger. SV vil prioritere trygge, mer nøkterne og mer miljøvennlige veier. Samtidig ønsker vi ikke å overkjøre lokaldemokratiet slik prosjektene i Nye Veier AS ofte gjør. SV vil derfor avvike Nye Veier AS og overføre påbegynte prosjekter til Statens vegvesen.

SPØRSMÅL 3: LASTEBILER I KOLLEKTIVFELTET / BUSSVEIEN

I store deler av kollektivfeltet / bussveien er det i dag ledig kapasitet. Enkelte strekninger er det ledig hele døgnet, andre steder utenom rushtid.

Ser dere for dere at lastebiler skal få kjøre i kollektivfelt i perioder og på steder der den ikke forsinker kollektivtransporten?

**miljøpartiet
de grønne**

MDG: er ikke prinsipielt imot bruk av kollektivfelt til tungtransport der det ikke hemmer kollektivtrafikken. Samtidig må hovedregelen være at kollektivfelt skal sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og nullutslippskjøretøy. MDG er åpne for fleksible løsninger, som tidsdelt bruk, basert på lokale forhold og trafikkdata.



SP: var i regjering pådriver for prøveprosjekt med tungbil i kollektivfeltet, og kommer til å jobbe for at denne ordningen utvides alle steder det er hensiktsmessig, slik at trafikken får bedre flyt, og sjåførene en bedre arbeidshverdag.



FRP: Dette er spennende løsninger vi har lyst å se videre på. Tid er avgjørende for alle lastebilene på norske veier, og det er viktig at all infrastruktur nyttes der det er naturlig.



HØYRE: Ja, i enkelte kollektivfelt på motorveier, men ikke i bussveitraséene på Nord-Jæren.



VENSTRE: Vi er åpne for at godstransport får tilgang til kollektivfelt/bussvei på strekninger og tidspunkter der det ikke hemmer kollektivtrafikken. Venstre har vært positive til denne modellen på Transportkorridor Vest.



KRF: har ikke noe i programmet om dette, men tar gjerne en videre dialog med NLF om saken.



AP: Det pågår et arbeid i regi av Statens vegvesen hvor man ser på fremtidig bruk av kollektivfeltene. I forslaget fra Vegvesenet er det blant annet lagt opp til at elektriske personbiler ikke lenger skal ha automatisk tilgang til kollektivfeltene, men at det kan åpnes for at andre kjøretøy-grupper, f.eks. lastebiler, kan «skiltes inn» der hvor det er ledig kapasitet i kollektivfeltet. Vi er positive til at andre kjøretøy-grupper kan «skiltes inn» i kollektivfeltet, forutsatt at det ikke forsinker kollektivtransporten. Det vises i den forbindelse til at Arbeiderparti-regjeringen har sørget for at kollektivfeltene inn mot Oslo kan brukes som tungbil-felt i forbindelse med stengingen av Ring 1.



SV: mener at tilgang til kollektivfeltet har vært en viktig gulrot for å få flere til å velge nullutslippskjøretøy, og mener at nullutslippskjøretøy bør prioriteres i kollektivfeltet framfor andre kjøretøy. SV har fremmet forslag i Stortinget om at elektriske varebiler- og lastebiler bør få benytte kollektivfeltet der det er hensiktsmessig.

SPØRSMÅL 4: EFFEKTAVGIFTEN GIR SVÆRT HØYE STRØMREGNINGER

En elektrisk lastebil er ca. 2,5 ganger dyrere enn en vanlig dieseldreven bil. En effektiv utnyttelse av bilen er derfor viktig. Derfor må vi bruke de 45 minuttene sjåføren har som hviletid i lovverket til hurtiglading. Dette gjør at effektavgiften blir høy da mange trenger hurtiglading. Det er ofte vi ser at effektavgiften er større en strømprisen.

Kan dere være med å gjøre endringer i prismekanismen /spesielle tiltak for lading slik at effektavgiften i kke stopper overgangen til elektriske biler?



MDG: vil gjøre lading rimeligere og mer forutsigbar. Vi støtter «bedre prisreguleringsregimer» og tiltak mot uforutsigbare prishopp. Vi foreslår et CO2-fond som skal bidra til raskere overgang til nullutslipp i tungtransporten, og støtteordninger for infrastruktur som muliggjør hurtiglading på døgnhvileplasser og langs hovedtraseer.



SP: støtter prinsippet om å redusere effektavgiften for tungbil lading, og har i Stortinget fremmet forslag om at dette utredes slik at man får avklart juridiske og praktiske forhold før det innføres.



FRP: for en fastpris på strøm for både næringslivet og private hus og hytter. Da er dette problemet løst innenfor den ordningen.



HØYRE: vil støtte at varebiler, tungtransporten og langdistansebusser kan gå fra fossilt til nullutslippsløsninger, og ha en plan for utbygging av lade- og fylleinfrastruktur for tungtransporten i hele landet. Vi er opptatt av at det må legges opp til fleksible ladesystem som gjør at sjåfører ikke må avbryte hvilen for å flytte bilen. Dette er nettopp for å løse den type utfordringer som beskrives hvor 45 minutters hviletid må utnyttes optimalt. Det aller viktigste for Høyre er at man skal få kompensasjon og økonomiske gulrøtter om man velger elektrisk. Om det gjøres gjennom engangsstøtte gjennom Enova, investeringstilskudd, eller billigere lading er ikke nødvendigvis det avgjørende. Det viktigste er at sluttsummen på skatteseddelen er positiv. Effekttariffen har vi fra Høyre løftet som problematisk (basert på innspill fra bl.a. NLF) i forbindelse med klimameldingen, og vi har bedt om at det settes i gang et arbeid for å se på hvordan dette kan løses.



VENSTRE: har lenge etterlyst en ny prismodell for effektbruk. Dagens avgiftssystem straffer dem som lader raskt og sjelden. Vi ønsker endringer i effektleddet slik at det blir lønnsomt å investere i el-lastebiler og ladeinfrastruktur for tungtransport.



KRF: har ikke noe i programmet om dette, men tar gjerne en videre dialog med NLF om saken.



AP: Ikke fått svar



SV: er enig i at effektleddet i nettleien, slik den praktiseres av nettselskapene, ikke er tilpasset bruken eller målene i transportsektoren. I et tidlig marked er det fortsatt få kunder på ladestasjonene. Den høye effekttariffen gir enten svært dyr lading eller dårlig lønnsomhet for ladeselskapene. Derfor har vi fremmet forslag om at det skal utredes en modell for utforming av effektleddet som bedre reflekterer bruksmønsteret til ladeoperatørene og tar hensyn til at det er store variasjoner i effektuttaket for lastebillading. Vi har også fremmet forslag om å få på plass flere støtteordninger for lading for tungtrafikken. Du finner saken her: Sak - stortinget.no

SPØRSMÅL 5: BAKKA – SOLHEIM

Vi er glade for at det er oppstart på ny Røldalstunnel nå før ferien. Dette er viktig for lastebilsjåføren og lastebileierne. Vi vil redusere både driftskostnader og tidskostnader med ny tunnel. Det våre medlemmer etterspør mest på E134 nå er trafiksikkerheten på Bakka – Solheim prosjektet. Vi ønsker dette fram i prioritet på E134.

Hva mener dere om det?



MDG: prioriterer vedlikehold og trafiksikkerhet høyt. Vi mener midler bør omfordes fra nye motorveier til kritiske punktutbedringer som Bakka–Solheim, som handler om sikkerhet og driftseffektivitet for næringstransport. Dette samsvarer med vårt krav om bedre fylkesveier og trygg ferdsel i hele landet.



SP: Bakka – Solheim er et svært viktig prosjekt langs E134 og delstrekningen Bakka – Mo ble prioritert i Statens vegvesens planportefølje i Nasjonal Transportplan 2025-2036. Det betyr at prosjektet er fullfinansiert i planen og skal ferdigstilles i løpet av 12-årsperioden. Trass i at det ble gjort tøffe prioriteringer for å lage en realistisk plan og flere prosjekter av den årsak har blitt skjøvet ut i tid, så har Senterpartiet bidratt til at Bakka-Mo har kommet inn i planen. Senterpartiet forventer at Statens vegvesen holder fremdrift i planarbeidet slik at prosjektet kan være klart til oppstart så snart som mulig.



FRP: ønsker å satse på de viktige stamveiene som binder landet sammen. Vi vil fortsette å gi Nye Veier nye oppdrag og mer påfyll av midler.



HØYRE: støtter utbygning av E134 som hovedforbindelse mellom vest og øst, og har prioritert flere av strekkene i våre budsjetter. Høyre satt av en halv milliard kroner til oppstart i første periode, som i praksis vil si i perioden 2022–2026, med intensjon om å fullføre hele prosjektet til fire milliarder kroner. Har du først begynt på et prosjekt, så blir det bygd. Nå må det jobbes videre med realisering, fordi Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke har prioritert prosjektet høyt nok. Det er å merke seg at i forrige NTP som Høyre sammen med Frp sto bak, var Bakka-Solheim det aktuelle prosjektet. Sittende regjering har nedskalert dette til å gjelde Bakka-Mo. For Høyre er det viktig at det helhetlige prosjektet Bakka-Solheim planlegges slik at vi kan ferdigstille hele prosjektet på sikt.



VENSTRE: har støtte utbyggingen av ny Røldalstunnel. Vi hadde dette inne i vårt alternative statsbudsjett da Ap og Sp valgte å utsette det. Vi er glade for at dette nå er i oppstart. Utbedringene og utbyggingene er viktig for både sjåførtrygghet, effektivitet og beredskap. E134 er en strategisk viktig transportåre for hele Vestlandet. Venstre var med på å løfte Bakka-Solheim inn i NTP i s tortingsbehandlingen i 2021 og har vært positive til å få i gang også dette prosjektet.



KRF: E134 er en prioritert veiforbindelse for KrF og vi vil jobbe hardt for framdrift på Bakka-Solheim-prosjektet. I første omgang blir det viktig å få spaden i jorda på strekningen mellom Bakka og Mo.



AP: Med Arbeiderparti i regjering fikk vi endelig på plass finansieringen av ny Røldalstunnel på E134 og byggingen har nå kommet i gang. Det har vært et viktig og etterlenget prosjekt for regionen og landet i mange år, som sikrer en tryggere og mer fremkommelig vei over fjellet mellom vest og øst. I tillegg har vi sørget for at strekningen E134 Bakka-Mo endelig er prioritert i Statens vegvesens portefølje i ny NTP, og arbeidet med reguleringsplan vil etter planen starte opp allerede i 2026. Det innebærer utbedring av den dårligste strekningen mellom Bakka og Solheim. I tillegg er det planlagt utbedring av dagens strekning slik at en får på plass gul midtstripe mellom Ølen og Etne.



SV: støtter utbedring av flere strekninger på E134, og mener at Bakka-Solheim er en av de strekningene som det haster mest å komme i gang med. Vi prioriterer å bygge langt og trygt, heller enn bredt og dyrt. Bakka-Solheim er et godt eksempel på det første.

SPØRSMÅL 6: BOMPENGER

Lastebileieren skal overføre kostnader for bompenger til sine oppdragsgivere. Det vil si at kostnadene våre til bompenger vil gå til transportintensive næringer i Rogaland. Etter hvert som E18 og E39, som er «eksportveier» for fylket, bygges ut blir det dyrere å frakte inn og ut av fylket. Dette blir på sikt konkurransevridende for transportintensive næringer i Rogaland som skal konkurrere på Østlandet. Vi ser store utfordringer i prisnivået som igjen medfører bruka av «gamleveien» mellom Kristiansand og Mandal. Mange av våre kunder krever bruk av gamleveien for de har ikke konkurransekraft til å betale for prisen på nye E39. Dette er ikke bra for trafiksikkerheten og heller ikke for kundene våre som er transport intensive og trenger frakte sine varer til / fra Østlandet. Om bompengenivået tilsvarer det vi sparer i driftskostnader og tidskostnader vil vi kunne forsvare bompengenivået på E39.

Hvordan tenker dere rundt denne problemstillingen?



MDG: foreslår å innføre dynamisk veiprising som alternativ eller supplement til bompenger, for å sikre mer rettferdig prising og hindre at bomkostnader rammer skjevt. Vi erkjenner at høye bomkostnader kan gi konkurransevridning, og vi vil utrede modeller som tar hensyn til næringens behov uten å svekke klima- og miljømålene.



SP: Nye Veier har gjort et svært grundig arbeid med å holde kostnadene nede, men prisveksten har vært høy. Senterpartiet mener det må gjøres tiltak som sikrer lavere belastning for både lette og tunge biler, for eksempel utvidet innkrevningstid, inkludering av strekningen i ordningen for reduserte bompengetakster. Senterpartiet vil også sikre at utenlandske kjøretøy betaler bompenger på lik linje med norske, for eksempel gjennom garantiordninger eller forhåndsinnbetaling. Slik vil også inntektene øke, og kostnadene per kjøretøy gå ned.



FRP: Vi i Fremskrittspartiet er veldig opptatt av å få varer og folk frem på en god og trygg måte. Vi er godt kjent med problemstillingen for ny E39 mellom Mandal og Kristiansand. Det er egentlig bare et godt eksempel på hvor feil norsk veipolitikk er. Vi kan ikke har et storting som ikke ønsker å bygge gode og sikre hovedveier, og som den dagen det likevel bygges blir det så dyrt å bruke at viktig yrkestransport kjører omveier. E 39 og andre Europaveier må finansieres over statsbudsjettet og det bør ikke være bompenger på de viktige stamveiene våre.



HØYRE: Prosjekter som E39 har vært sterkt ønsket også fra næringen, og bompenger har vært nødvendig for å få fart på utbyggingene. Det er viktig at vi får fremdrift på hele E39 prosjektet mellom Stavanger og Kristiansand, slik at strekket totalt sett sparer tid for transportnæringen, og slik at vi får bedret trafiksikkerheten. Høyre har i Stortinget foreslått å be regjeringen gjennomgå bompengefinansieringen for E39 Mandal–Kristiansand og komme tilbake til Stortinget med tiltak som vil redusere bompengbelastningen i vei-prosjektet.



VENSTRE: mener bompengesystemet må være rettferdig, bærekraftig og konkurransedygtig. For eksportveier som E39 og E18 bør kost–nytte–gevinstene stå i forhold til bompengene. For høye satser på nye veier kan svekke trafiksikkerhet og føre til økt bruk av eldre, mindre sikre veier. Det er uheldig. Vi vil jobbe for smartere løsninger og statlige bidrag der bomnivået hemmer næringsliv og grønn omstilling.



KRF: erkjenner at bompenger er en forutsetning dersom vi skal få bygget ut viktige vei-prosjekter som ny fire-felts E39 mellom Rogaland og Sørlandet. Det er derimot viktig at bompengenivået ikke blir for høyt, og at det fortsatt lønner seg for næringslivet å ta i bruk de nye veistrekningene. Vi håper og tror også at lekkasjen til «gamleveien» mellom Kristiansand og Mandal vil reduseres når de videre veistrekningene mot Rogaland åpner.



AP: Det er viktig at bompengenivået holdes på et så lavt nivå som mulig, slik at vi sikrer like konkurransevilkår og ikke gjør det så dyrt at folk lar være å ta i bruk nye og tryggere veistrekninger. På denne bakgrunn har vi lagt frem en Nasjonal transportplan hvor størrelsen på bompengeneinnkrevingen er betydelig redusert i forhold til det Høyre-regjeringen med samferdselsminister fra Frp la opp til.



SV: Høye bompenger er resultat av en feilslått veipolitikk der dyre og overdimensjonerte nye veier sniker i køen foran utbedring av de veiene vi allerede har og andre mer nøkterne vei-prosjekter. SV er kritisk til bompenger og mener i utgangspunktet at veier og annen infrastruktur skal finansieres over statsbudsjettet. SV mener at vi må vri pengebruken i veisektoren vekk fra nye firefelts motorveier til å ta vare på og utbedre de veiene vi har. SV stemte mot vegprosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal, og foreslo heller å nedskalere prosjektet til 2/3-felts vei med midtdeler, på grunn av usikkerheten rundt forventet trafikkmengde og fare for overdimensjonering. Trafikkmengden på veien er vesentlig lavere enn det som ble lagt til grunn da prosjektet ble vedtatt, og overdimensjoneringen av prosjektet er en stor del av grunnen til at bompengesatsene har økt på strekningen.

UTEN LASTEBILEN STOPPER NORGE

En hverdag uten lastbilen vil få store konsekvenser for dagliglivet for veldig mange nordmenn. Lastebilen er et viktig tannhjul i den daglige infrastrukturen i Norge. Noen konsekvenser om lastebilen skulle stoppe noen dager kan være:

DAG 1

- Melk og ferskt brød leveres ikke i butikken
- Morgenavisene uteblir for mange
- Sykehus opplever mangel på rene tekstiler
- Problemer med avfallshåndteringen i helsevesenet
- Brev og post kan ikke sendes
- Mangel på visse legemidler på apoteker
- Kommunens anleggsarbeid stopper opp
- Problemer med matforsyningen til helsevesenet

DAG 2

- Store problemer med medisinforsyning
- Ingen ferskvarer i butikken
- Mangel på diesel på bensinstasjonene
- Restauranter blir ikke kvitt avfall
- Fare for forstyrrelser i kollektivtrafikken

DAG 3

- Avløpslam blir et problem
- Melken kan ikke lenger tas hånd om på gårdene
- Hotellgjester får ikke rene laken/håndklær etc.

DAG 4

- Tomt for drivstoff på bensinstasjonene
- Busstrafikken innstilles
- Flytrafikken innstilles
- Sjøppel i gatene

DAG 5

- Mangel på mat
- Biler står
- Hotellene stenger
- Industriproduksjonen har minimal kapasitet

