

**PROTOKOLL FRA REGIONÅRSMØTET 2025**  
**Norges Lastebileier-Forbund Innlandet**

**Dato: 15.03.25**

**Sted: Spidsbergseter Hotel**

Regionleder Arild Olsbakk ønsket møtedeltagerne velkommen til årsmøtet på Spidsbergseter. Årsmøtet ble gjennomført i henhold til NLFs vedtekter og sakliste:

**Dagsorden – saksbehandling regionårsmøtet 2025**

**1. Godkjenne innkalling, representantenes stemmerett og styrets forslag til sakliste og forretningsorden**

Innkallingen er sendt samtlige NLF-medlemmer i regionen i epost datert 14.01.25 med påminnelse 16.02.25 - samt to ganger i SMS til alle medlemmer. Årsmøtet er nevnt i samtlige nyhetsbrev i år samt på regionens side i NLF-Magasinet. Lokalavdelingene har fått egen innkalling 16.01.25. Årsmelding og saksdokumenter er sendt samtlige påmeldte på mail.

Regionårsmøtets vedtak:

*Årsmøtet godkjenner innkalling, sakliste og 41 representanter med stemmerett ved møtets start.*

**2. Velge møtedirigent, referent og to representanter til å skrive under protokollen**

Følgende hadde ordet i debatten:

Johannes Kjørlien.

Regionårsmøtets vedtak:

- Arild Olsbakk som møtedirigent
- Guttorm Tysnes som referent
- Britt Line Bredesen og Jonny Ruud skriver under protokollen.

**3. Behandle styrets årsberetning, regnskap og revisjonsberetning**

NLF Innlandet hadde 1 908 704 kroner i inntekter i fjor – inkludert 104 407 kroner i renter. Totale utgifter var 1 893 072 kroner. Regnskapet for 2024 viser et overskudd på 15.632 kroner. Regionen hadde ved årsskiftet 3.584.388 kroner i egenkapital. Regnskapet er revidert og godkjent av valgte revisorer.

Følgende hadde ordet i debatten:

Bjørn Ivar Gunhildgard tok ordet på punktet om lokalavdelingene. Trakk fram at mange lokalavdelinger er blitt flinkere.

Gunhildgard viste til høy gjennomsnittsalder. Viktig at alle bidrar positivt med verving.

Odd Haakenstad roste nyhetsbrevene. «Da ser folk at det jobbes med flere saker.

Medlemmene bør dele nyhetsbrevene med flere!»

Tore Velten mente vintervedlikehold er en svært viktig oppgave. Systemet bak årsaken til at vintervedlikeholdet blir for dårlig.

Gunhildgard mente at Venner på vegen er interessant og nyttig både for elevene og lærerne. Flere bør være med.

Birgit Grimstad om rekruttering: Norske Truckers er en suksess. Vi er stolte av Tiril og de andre ungdommene.

Tore Velten ga honnør for god økonomi i regionen.

Haakenstad tok ordet under regnskapet og ga styret honnør for resultatet.

Tore Velten roste regionen for å være flinke til å svare på høringer.

 

Regionårsmøtets vedtak:

Styrets forslag til årsmelding godkjennes, regnskap og revisjonsberetning godkjennes. Men resultatet inkludert renteinntekter burde stått i regnskapet som var trykt i årsmøtepapirene.

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| Renteinntekter:   | 104 407   |
| Totale inntekter: | 1 908 704 |
| Totale kostnader: | 1 893 072 |
| Resultat:         | 15 632    |

**4. Behandle innkomne forslag**

Gausdal, Gudbrandsdal, Hamarregionen, Odal, Solør og Sør-Østerdal har alle forslag som berører vintervedlikehold. Regionstyret har utarbeidet følgende fellesforslag:

**A. Åpning av veger etter ulykker og spesielle hendelser:**

*Sak fra Gausdal Lastebileierforening.*

Vi stiller oss kritiske til at det mange ganger tar veldig lang tid og få åpnet igjen strekninger etter ulykker og spesielle hendelser, fordi det blir stillestand pga. venting på eksperter og etater som skal være med på skadesteder. Døgnet har 24 timer, og vi mener at de 24 timene må benyttes til arbeid for å korte ned stengetiden.

Det finner mye hjelpemidler som kan belyse skadesteder i mørketider, og vi mener det må vær bedre ta en kostnad med nattarbeid og det utstyret som må til for å kunne jobbe for å korte ned stengetiden.

E6 ved Krekke i Fåvang: Burde vært åpnet mye før ved å bruke mannskap og utstyr større deler av døgnet for å korte ned stengetiden, samt vi mener også at det her kunne vært brukt manuell dirigering på stedet i stedet for å stenge helt i denne lange perioden.

Strekningen E6 – Vingrom – Biri: Her er det minst 4 avkjøringslommer inn på gamle E6 (Biristrandvegen). Ved ulykker og hendelser på E6 blir det for det meste omkjøring på hele strekningen Vingrom – Biri. Vi mener at disse avkjøringslommene burde vært benyttet langt oftere for å redusere strekningen på omkjøring og fare for nye ulykker og hendelser på den smale omkjøringsvegen, som vi mener blir alt for lang fordi disse avkjøringene ikke brukes.

Når hovedvegene blir stengt, må omkjøringsvegene strøs og klargjøres før det settes på trafikk. Gjøres ikke det, så har vi opplevd at det blir stopp på omkjøringsvegene og da kommer ikke strøbiler og utstyr fram her heller for å gjøre omkjøringsvegene kjørbare og da blir stopp og stengt på begge vegene. Dette har vi sett både på Biri og i Tvedestrand.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

De konkrete sakene på E6 tas opp med Statens vegvesen. Generell sak om åpning av veger etter ulykker og spesielle hendelser sendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.

Vedtak:

De konkrete sakene på E6 tas opp med Statens vegvesen. Generell sak om åpning av veger etter ulykker og spesielle hendelser sendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.

## **B. Åpning for modulvogntog på fylkesveger og kommunale veger:**

*Sak fra Gjøvik og Toten Lastebileierforening.*

Miljø og trafikksikkerhet er viktige argumenter for å få åpnet flere fylkesveger og kommunale veger. Mange må bryte reglene for å kjøre de siste hundre meterne inn til levering/henting av gods. Saken oversendes regionårsmøtet med ønske om at saken behandles på landsmøtet.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet støtter forslaget fra Gjøvik og Toten Lastebileierforening. Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

Vedtak:

*NLF Innlandet støtter forslaget fra Gjøvik og Toten Lastebileierforening. Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

## **C. Ny døgnhvileplass i Dovre kommune**

*Sak fra Gudbrandsdal Lastebileierforening.*

Lokalavdelingen ønsker en døgnhvileplass i Nord-Gudbrandsdal. Gjerne i området Dombås/Dovre. Det er kaos på Dombås når Dovrefjell er stengt og få parkeringsmuligheter for lastebiler/vogntog.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet ber Statens vegvesen opprette en ny døgnhvileplass så nær Dombås som mulig.*

Vedtak:

*NLF Innlandet ber Statens vegvesen opprette en ny døgnhvileplass så nær Dombås som mulig.*

## **D. Bedre bruk av digitale skilt**

*Sak fra Gudbrandsdal Lastebileierforening.*

På Dombås har det vært skiltet med gule varsellys at Trollstigen har vært stengt like «lenge som et svangerskap». Da mister man respekten for skiltet. Lokalavdelingen ønsker også et digitalt skilt på Hjerkin som forteller om det er stengt på Venabygd fjellet. Det er for sent å komme til Enden før en finner svaret...

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet støtter forslaget. Saken tas opp med Statens vegvesen.*

Vedtak:

*NLF Innlandet støtter forslaget. Saken tas opp med Statens vegvesen.*

## **E. Dårlig framkommelighet på fylkesvegen mellom Sel og Vågå**

*Sak fra Gudbrandsdal Lastebileierforening.*

Fylkesveg 2620 fra Sel til Vågå må skiltes med dårlig framkommelighet for vogntog. I 2025 har minst fem vogntog trengt bergingshjelp på snarvegen mellom Vågå og Sel. Lokalavdelingen ønsker skilt som viser dårlig framkommelighet for vogntog.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet støtter forslaget. Saken tas opp med Innlandet Fylkeskommune.*

Vedtak:

*NLF Innlandet støtter forslaget. Saken tas opp med Innlandet Fylkeskommune.*

**F. Kandidater til B-førerkort må sitte på med tungebil før de kjører opp**

*Sak fra Hamarregionen Lastebileierforening.*

Det er viktig at sjåfører på lette kjøretøy lærer mer om tungebilens utfordringer, slik at samhandlingen i trafikken blir bedre. Hvordan kan NLF påvirke slik at personer som skal ta B-førerkort får sitte på med en lastebil før de tar førerkort?

Følgende hadde ordet i debatten:

Stein Hesthagen.

Birgit Grimstad.

Sigbjørn Simengård.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet mener dette er et godt forslag. Regionen ber NLF sentralt vurdere hvordan forslaget kan gjennomføres i praksis.*

Vedtak:

*NLF Innlandet mener dette er et godt forslag.*

*Når vi besøker skoler med Venner på vegen, blir svært mange lærere overrasket over blindsonene. Det samme gjelder ved blindsonedemonstrasjoner på Lastebilens dager eller andre arrangementer.*

*Vi er kjent med at Stjørdal og Meråker Trafikkskole tar med B-kandidatene opp i lastebil.*

*Blindsoner på tunge kjøretøy bør også inn i trafikalt grunnkurs.*

*Regionen ber NLF sentralt vurdere hvordan forslaget kan gjennomføres i praksis.*

**G. Tømmervogntogene som er godkjent for 24m/60t må åpnes for modulvogntog**

*Sak fra Odal Lastebileierforening.*

Følgende hadde ordet i debatten:

Lars Rune Hagen – som viste til et ferskt eksempel der en dårlig fylkesveg ble åpnet raskt etter ulykke.

Prøveordningen for modulvogntog ble innført i Norge 1. juni 2008. Ordningen ble permanent i 2014. Det er på tide å åpne alle tømmervogntogvegene som er godkjent for 24m/60t for modulvogntog type 1 og 2. Dette vil gjøre veglistene og transporten enklere både for transportører, yrkessjåfører og myndighetene.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet støtter forslaget fra Odal Lastebileierforening. Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

Vedtak:

*NLF Innlandet støtter forslaget fra Odal Lastebileierforening. Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

## H. Manglende asfaltarbeid i Fjellregionen i 2025

*Sak fra Østerdal Lastebileierforening.*

Følgende hadde ordet i debatten:

Arild Olsbakk.

Guttorm Tysnes.

Lista over asfaltarbeid på fylkesvegane i 2025 er klar. I Nord-Østerdal er det mange og lange fylkesveger. Det er i år kun meldt om 29 kilometer med ny asfalt. Hva kan Nord- og Sør-Østerdal forvente av asfalt i årene som kommer?

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*NLF Innlandet ber Innlandet Fylkeskommune om svar på spørsmålet fra lokalavdelingen.*

Vedtak:

*NLF Innlandet ber Innlandet Fylkeskommune om svar på spørsmålet fra lokalavdelingen*

## I. Lik konkurranse for godstransport på lastebiler og traktorer

*Sak fra regionstyret.*

Følgende hadde ordet i debatten:

Birgit Grimstad.

NLF bør nå forlange at det kommer ett klart regelverk rundt traktorer i næring som ferdes langs offentlig vei. Det er også fryktelig mye mer som er uklart rundt traktorer som brukes i konkurransen mot lastebilen. Nevner bla:

- |                        |                                        |
|------------------------|----------------------------------------|
| - Løyveplikt           | - Vekter/aksel avstand                 |
| - EU kontroll traktor  | - EU kontroll henger                   |
| - Frontlaster/vektlodd | - Fartsskriver i traktorer fra 40 km/t |

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet-*

Vedtak:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet. Regionen understreker at manglende fartsskriver på traktorer, fører til en konkurransefordel ved tildeling av driftskontrakter, eller som underentreprenør på slike kontrakter.*

## J. Usikrede planoverganger. De farligste må legges ned og andre må få bedre varsling.

*Sak fra regionstyret.*

Følgende hadde ordet i debatten:

Arild Olsbakk.

Guttorm Tysnes.

Det har de siste åra vært flere alvorlige ulykker på usikrede planoverganger. Bare i 2023 døde fire mennesker etter kollisjon med tog på en planovergang. I følge nrk.no mottar Havarikommisjonen årlig mellom 40 og 50 varsler om tilløp til sammenstøt mellom tog og andre trafikanter på planoverganger.

I Norge er det 1.614 planoverganger på strekninger med togtrafikk. 1.266 av disse er usikret, ifølge tall fra BaneNor i 2024.

En av utfordringene er at togene kjører i over 100 km/t på flere jernbanestrekninger.

Lokomotivene er grå eller grønne og ofte vanskelige å se. De farligste jernbaneovergangene bør legges ned. Andre må få bedre varsling.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

Vedtak:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet. Dette er en viktig sak både i vår region og andre regioner. Mange av våre medlemmer har lastebiler og/eller vogntog som passerer usikrede planoverganger hver dag.*

#### **K. Kontrollseddel må endres slik at feil kommer tydelig fram tidlig i meldingen.**

*Sak fra regionstyret*

Kontrollseddelen er utformet på en slik måte at det ikke alltid er lett å se hva som er feil. Ofte må en lete nedover på mangellappen for å finne ut hva som er galt. Dagens utforming er ikke brukervennlig. Det kan være spesielt krevende på mindre transportbedrifter som ikke har egne ansatte på kontor. NLF Region 2 – Innlandet ber om at kontrollseddelen endres slik at den blir mer brukervennlig.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

Vedtak:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

#### **L. Endring av retningslinjer for økonomisk støtte til personer og/eller organisasjoner.**

*Sak fra regionstyret*

I forbindelse med søknad om tilskudd til Torer Veltens trafikksikkerhetsgård i Hernes, vedtok regionårsmøtet følgende: NLF Innlandet bevilger inntil 50.000 kroner til tiltaket mot framlagte kvitteringer for utført oppdrag. Tilsvarende søknader kan senere behandles av regionstyret.

Regionstyret ønsker at vedtaket blir mer presist.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

NLF Innlandet har følgende retningslinjer for støtte:

Regionstyret kan vedta støttet til personer og organisasjoner for inntil 25 000,- kroner per søknad eller forslag per år, per person/organisasjon.

Søkes det eller foreslås det summer over 25.000 kroner, skal saken behandles på NLF Innlandets årsmøte.

Vedtaket skal begrunnes med pengene går til et tiltak som næringen har nytte av, for eksempel trafikksikkerhet, sjåførrekruttering, bedre forhold for sjåfører/medlemmer eller kompetanseheving.



Vedtak:

*NLF Innlandet har følgende retningslinjer for støtte:*

*Regionstyret kan vedta støttet til personer og organisasjoner for inntil 25 000,- kroner per søknad eller forslag per år, per person/organisasjon.*

*Søkes det eller foreslås det sum over 25.000 kroner, skal saken behandles på NLF Innlandets årsmøte.*

*Vedtaket skal begrunnes med pengene går til et tiltak som næringen har nytte av, for eksempel trafiksikkerhet, sjåførrekruttering, bedre forhold for sjåfører/medlemmer eller kompetanseheving.*

**M. SSB-indeksen har store mangler for næringen**

Følgende hadde ordet i debatten:

Arild Olsbakk.

Tore Velten.

Bjørn Ivar Gunhildgard.

John Gunnar Nerstad.

Knut Ruud.

Sigbjørn Steinsrud.

Lars Rune Hagen.

Knut Erik Jevne.

Lastebilindeksen skal være et viktig hjelpemiddel i prisforhandlingene. Mange oppdragsgivere følger SSBs statistikk og er ikke villig til å gjøre lokale tilpasninger. Vi har flere ganger opplevd at lastebilindeksen ligger lavere enn konsumprisindeksen. Når lastebilindeksen viser under 0,4 prosent for enkelte transportgrupper for hele 2024, blir det svært vanskelig. Dette skjer etter et år med god lønnsvekst og prisøkning på mange varer og tjenester.

Investeringskostnadene og valuta ved kjøp av utstyr fra andre land er ikke hensyntatt.

Bompenger inne i indeks vil aldri bli riktig når indeksen er landsdekkende.

NLF bruker mye ressurser og penger på dette, men når den ødelegger mere enn den hjelper må det skje endringer. Vi ønsker å høre medlemmenes mening i saken.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

Vedtak formuleres ut ifra diskusjon i saken og oversendes NLFs representantskapet.

Vedtak:

*SSB-indeksen må være korrekt hvis den skal brukes i prisforhandlinger. NLF betaler SSB for å utarbeide lastebilindeksen. Svakheter i indeksen må rettes snarest mulig. Det gjelder for eksempel påbygg, kraner, YSK-kurs og kostnader til ny skriver.*

*Bakgrunnstallene må også være åpne for NLFs administrasjon og forbundsstyret, slik at en kan vurdere om prisene som innhentes er i samsvar med hva medlemmene faktisk betaler. Bom og ferge bør vurderes fjernet, fordi dette skal betales av oppdragsgiverne.*

*Saken oversendes representantskapsmøte med ønske om behandling på landsmøtet.*



## N. Vintervedlikehold på fylkesveger og riks-/Europaveger

*Sak fra NLF i Gausdal, Gudbrandsdal, Hamarregionen, Odal, Solør og Sør-Østerdal.*

Vegen er fabrikkgulvet til yrkessjåføren. Våre sjåfører har også krav på HMS. Misnøyen med vintervedlikeholdet har økt de siste åra. Noen eksempler:

- Når det er meldt ekstremvær og det ikke blir strødd i tide, da stiller vi oss kritisk til hvordan systemet med vintervedlikehold er oppbygd.
- Når langtransporten blir stående i 4 timer å vente på strøing fordi det må kjøres friksjonsmåling, er vi kritiske til hvordan kontraktene vedr. vintervedlikehold er utarbeidet. Når langtransporten har stoppet opp, så burde det være et klart tegn på at det er for glatt å kjøre og fullstendig unødvendig med friksjonsmålinger. F.eks. på Dombås, er det 1 km avstand til gruslager. Da mener vi at langtransporten burde ha en kort ventetid for å komme seg videre her, 4 timer stopp er kritikkverdig.
- Våre medlemmer har også observert at kommunale veger er strødd og kjørbare lenge før fylkesvegene. Vi forstår at det kan være krevende når det kan regne og være mildvær et sted på en rode og være kuldegrader et annet sted, men da mener vi at de lokale entreprenørene bør ha tillit til at det må iverksettes tiltak når det er ekstremt vær, uten å måtte vente på beskjed fra en sentral som da er avhengig av å få meldt inn at det er glatt før de kan starte et oppdrag.
- På enkelte fylkesveger er det nå redusert bruk av utstyr, kun en brøytebil skal benyttes der hvor det før ble brukt to biler. Da det ble brukt to biler, ble det kjørt en tur og vegen vær perfekt brøytet i løpet av kort tid. Nå kjører en bil kjører to turer for å få gjort samme jobb. Hva er økonomien og hva spares det på denne modellen?
- Vi ønsker også svar på hvorfor det må meldes avvik ved endring av kjøretøy på en brøyterode (fylkesveg). I dag får ikke transportøren betalt hvis det er kjørt med annet kjøretøy enn det som er oppsatt på spesifikk rode – hvis det ikke er avtalt på forhånd med vakthavende hos HE. Det snakkes mye om miljø og bærekraft, og vi mener at det i noen tilfeller kan være hensiktsmessig å bruke for eksempel samme strøebil til flere roder i stedet for å starte opp flere biler for å strø små partier på ulike roder. Det blir ofte mye kaldstart og unødvendig til/fra kjøring for å imøtekomme dette kravet. Det samme gjelder når det må kjøres drift på mindre partier på flere ulike roder.
- Vi stiller også spørsmål ved begrunnelsen med å bytte ut lastebilen med traktor på flere av fylkesvegene i nye kontrakter. Dette medfører blant annet at UE må investere i traktorer de ikke kan benytte til annet arbeid ellers i året – eller alternativt at det må til flere underentreprenører, for eksempel gardbrukere som har slikt utstyr til annet bruk ellers i året. Noe som vil medføre mye mer administrasjon og mindre oversiktighet for hovedentreprenør under utførelsen av arbeidet.
- Blir det nullvisjon med å spare med å «salte smart» på E6, vi menger grensa er nådd for lenge siden hvor lite det nå skal saltes. Blir det nullvisjon alt for smarte løsninger???
- Hvorfor brøytes det kun til hvitstripa og dårligere ved av og påkjøringsramper?
- I vinter var det så glatt på E6 at saken havnet i Stortingets spørretime.
- Lavere driftsklasse fører til lengre roder, lengre tiltakstid, lengre syklustid og betydelig lengre tid før vegen skal være «gjenopprettet med godkjente føreforhold etter en værhendelse»
- Skillet i vintervedlikeholdet på hver side av fylkesgrensene er trafikkfarlig. F.eks. på FV21 mellom Setskog og Skotterud.
- 
- Noen spørsmål til slutt:
- Hvilke muligheter har brøytebilsjåførens til å påvirke/gjennomføre tiltak?
- Må underentreprenørene vente på klarsignal fra hovedentreprenørene før de kan rykke ut?

*3/13*

- Må friksjonsmåling gjennomføres før grusing/salting kan settes i gang?
- Gir friksjonsmålerne et riktig bilde av hvor glatt bilistene opplever veien?
- Må det være dårlig en lengre strekning – for eksempel tre kilometer?
- Brukes det mindre salt og grus enn tidligere?

Spørsmålene er mange. En ting er sikkert: Krav for å oppnå nullvisjonen og kostnadene for bilistene, må vurderes sterkere når stat og fylke inngår nye driftskontrakter!

Vintervedlikeholdet på offentlige veger. Skillet i driften av FV21 Skotterud-Setskog er et eksempel, på hvordan det ikke skal gjøres. Ulik driftsklasse og bruk av salt gir fin veg i Akershus og svært glatt i Innlandet. Det går ut over trafiksikkerhet og framkommelighet.

Regionstyrets forslag til vedtak på årsmøtet:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet.*

Følgende hadde ordet i debatten:

Arvid Grimstad  
Knut Erik Jevne  
Arild Olsbakk  
Guttorm Tysnes  
Lars Rune Hagen  
John Gunnar Nerstad  
Tore Velten  
Erik Karlsen  
Johannes Kjørlien  
John Gunnar Nerstad  
Knut Olsby  
Grethe Dalbu

Vedtak:

*Saken oversendes forbundsstyret med ønske om behandling på landsmøtet. NLF vil understreke at det er systemet vi vil ha endret. Dette er også i tråd med den ferske rapporten fra Harald Bergland om organisering av vinterdriften på riks- og Europavegene. Vintervedlikeholdet har etter regionens oppfatning blitt dårligere økt de siste åra. Noen eksempler:*

- *Når det er meldt ekstremvær og det ikke blir strødd i tide, da stiller vi oss kritisk til hvordan systemet med vintervedlikehold er oppbygd.*
- *Når langtransporten blir stående i 4 timer å vente på strøping fordi det må kjøres friksjonsmåling, er vi kritiske til hvordan kontraktene vedr. vintervedlikehold er utarbeidet. Når langtransporten har stoppet opp, så burde det være et klart tegn på at det er for glatt å kjøre og fullstendig unødvendig med friksjonsmålinger. F.eks. på Dombås, er det 1 km avstand til gruslager. Da mener vi at langtransporten burde ha en kort ventetid for å komme seg videre her, 4 timer stopp er kritikkverdig.*
- *Våre medlemmer har også observert at kommunale veger er strødd og kjørbare lenge før fylkesvegene. Vi forstår at det kan være krevende når det kan regne og være mildvær et sted på en rode og være kuldegrader et annet sted, men da mener vi at de lokale entreprenørene bør ha tillit til at det må iverksettes tiltak når det er ekstremt vær, uten å måtte vente på beskjed fra en sentral som da er avhengig av å få meldt inn at det er glatt før de kan starte et oppdrag.*



- På enkelte fylkesveger er det nå redusert bruk av utstyr, kun en brøytebil skal benyttes der hvor det før ble brukt to biler. Da det ble brukt to biler, ble det kjørt en tur og vegen vær perfekt brøytet i løpet av kort tid. Nå kjører en bil kjører to turer for å få gjort samme jobb. Hva er økonomien og hva spares det på denne modellen?
- Vi ønsker også svar på hvorfor det må meldes avvik ved endring av kjøretøy på en brøyterode (fylkesveg). I dag får ikke transportøren betalt hvis det er kjørt med annet kjøretøy enn det som er oppsatt på spesifikk rode – hvis det ikke er avtalt på forhånd med vakthavende hos HE. Det snakkes mye om miljø og bærekraft, og vi mener at det i noen tilfeller kan være hensiktsmessig å bruke for eksempel samme strøbil til flere roder i stedet for å starte opp flere biler for å strø små partier på ulike roder. Det blir ofte mye kaldstart og unødvendig til/fra kjøring for å imøtekomme dette kravet. Det samme gjelder når det må kjøres drift på mindre partier på flere ulike roder.
- Vi stiller også spørsmål ved begrunnelsen med å bytte ut lastebilen med traktor på flere av fylkesvegene i nye kontrakter. Dette medfører blant annet at UE må investere i traktorer de ikke kan benytte til annet arbeid ellers i året – eller alternativt at det må til flere underentreprenører, for eksempel gardbrukere som har slikt utstyr til annet bruk ellers i året. Noe som vil medføre mye mer administrasjon og mindre oversiktighet for hovedentreprenør under utførelsen av arbeidet.
- Blir det nullvisjon med å spare med å «salte smart» på E6, vi menger grensa er nådd for lenge siden hvor lite det nå skal saltes. Blir det nullvisjon alt for smarte løsninger???
- Hvorfor brøytes det kun til hvitstripa og dårligere ved av og påkjøringsramper?
- I vinter var det så glatt på E6 at saken havnet i Stortingets spørretime.
- Lavere driftsklasse fører til lengre roder, lengre tiltakstid, lengre syklustid og betydelig lengre tid før vegen skal være «gjenopprettet med godkjente føreforhold etter en værhendelse»
- Skillet i vintervedlikeholdet på hver side av fylkesgrensene er trafikkfarlig. F.eks. på FV21 mellom Setskog og Skotterud. Det må være mulig å overstyre fylkene for å unngå farlige standardskiller på fylkesgrensa.  
NLF Innlandet mener Statens vegvesen og fylkeskommunene må legge klare føringer på følgende områder:
- Brøytebilsjåførene må få tilbake muligheten til å påvirke oppstart og gjennomføring av tiltak.
- Underentreprenørene må selv kunne avgjøre om de det er behov for å rykke ut. Det tar for lang tid hvis de skal vente på klarsignal fra hovedentreprenørene eller at friksjonsmåling er gjennomført.
- Saltmengde på 5 gram må økes når det er behov for mer salt for å unngå svært glatte veger.
- Kvaliteten på vintervedlikeholdet kan variere fordi det ledes og utføres av personer. Vegeierne må jobbe for å redusere forskjellene.
- Tiltak må iverksettes før når det er meldt kaldt vær og regn på viktige veger.
- Ordet «ekstremvær» brukes stadig oftere når veger blir stengt. «Ekstremvær» er mange ganger det som før var vanlig vintervær. Færrest mulig stenginger må vektlegges.
- Statens vegvesen og fylkene må samarbeide bedre når hovedvegene stenges, slik at omkjøringsvegene oppgraderes for å hindre nye ulykke/uhell.
- Færre ledd mellom Statens vegvesen og den som utfører jobben. Ifølge tall fra EBA går bare 63 prosent av vegeiers betaling til siste ledd.
- Rodelengde og rodeskifte må bestemmes av vegeier.

NLF Innlandet ber også om at krav for å oppnå nullvisjonen og kostnadene for bilistene ved ulykker, må vurderes sterkere når stat og fylke inngår nye driftskontrakter!



5. **Behandle valgkomiteens forslag til godtgjøring for styrets medlemmer.**  
Valgkomiteen foreslår ingen endring i satsene for godtgjøring til styret i 2025:

Regionårsmøtets vedtak:

| Verv                | Kroner                                                                 |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------|
| A. Regionleder      | 27.000 kr + 2.200 kr per møte + kjøregodtgjørelse etter statens satser |
| B. Regionnestleder  | 15.000 kr + 2.200 kr per møte + kjøregodtgjørelse etter statens satser |
| C. Styremedlemmer   | 2.000 kr + 2.200 kr per møte + kjøregodtgjørelse etter statens satser  |
| D. Utvalgsmedlemmer | 2.200 per møte + kjøregodtgjørelse etter statens satser                |

6. **Gjennomføre organisatorisk- og næringspolitisk debatt, herunder styrets forslag til strategi og virksomhetsplan for regionen**

Regionstyret foreslår at følgende saker vektlegges:

- Rekruttering
- Vintervedlikehold.
- Fair Transport – NLFs «verktøy» for lik konkurranse.
- Venner på vegen enda flere steder. MOTIVERE FLERE TIL OG BIDRA
- Landsmøtet 2025 – NLF Innlandet er vertskap

Vi viser til styrets forslag til aktivitetsplan for 2025 som er utdelt.

Styrets forslag til vedtak:

Årsmøtet godkjenner styrets forslag til aktivitetsplan for regionen. Godkjente saker under sak 4 oversendes representantskapet for videre behandling mot landsmøtet.

Vi viser til styrets forslag til aktivitetsplan for 2025.

Regionårsmøtets vedtak:

Årsmøtet godkjenner styrets forslag til aktivitetsplan for regionen.

Godkjente saker under sak 4 oversendes representantskapet for videre behandling mot landsmøtet. Innspillene fra debatten legges inn i regionens aktivitetsplan for 2025.

7. **Behandle styrets forslag til budsjett, herunder forslag til kontingent for avdelingen**

Regionstyret foreslår samme kontingent som i fjor - heller ikke indeksregulering.

Dvs. at vi starter med 2100 kroner for medlemmer som har 0 biler. Deretter 100 kroner per bil inntil 10 biler (maks. 3100 kroner).

Regionstyrets forslag til kontingent fra 01.01.25.:

| Gruppe: | Pris:       |            |             |
|---------|-------------|------------|-------------|
| 0-biler | 2100 kroner | 6 biler    | 2700 kroner |
| 1 bil   | 2200 kroner | 7 biler    | 2800 kroner |
| 2 biler | 2300 kroner | 8 biler    | 2900 kroner |
| 3 biler | 2500 kroner | 9 biler    | 3000 kroner |
| 4 biler | 2500 kroner | 10 biler   | 3100 kroner |
| 5 biler | 2600 kroner | Mer enn 10 | 3100 kroner |

**Styrets budsjettforslag:**

Inntekter: 2 204 534

Utgifter: 2 454 000

Underskudd: 249 466

**Regionstyrets forslag:**

Regionstyrets foreslår at regionen fortsetter med samme kontingent fra 01.01.25.

**Vedtak:**

NLF Innlandet fortsetter med samme kontingent som i år fra 01.01.25.

Styrets forslag til budsjett godkjennes.

**8. Styreleder**

|                         |          |      |
|-------------------------|----------|------|
| Arild Olsbakk, Østerdal | Gjenvalg | 1 år |
|-------------------------|----------|------|

**9. Nestleder**

|                          |          |      |
|--------------------------|----------|------|
| Birgit Grimstad, Gausdal | Gjenvalg | 1 år |
|--------------------------|----------|------|

**10. Styremedlemmer**

|                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| Lars Morten Svingen, Sør-Østerdal   | 2 år         |
| Even Midtli, Gudbrandsdal           | 2 år         |
| Anette Johnsen, Hamarregionen       | 2 år         |
| Johannes Kjørlien, Valdres          | Ikke på valg |
| Frank Olav Korntorp, Solør          | Ikke på valg |
| Frode Håkensbakken, Gjøvik og Toten | Ikke på valg |

**Vararepresentanter**

|                                                      |              |
|------------------------------------------------------|--------------|
| Per Erik Lillestrøm, Østerdal for Olsbakk            | 1 år         |
| Tore Slåsletten, Gudbrandsdal for Grimstad           | 1 år         |
| Tommy Engen, Odal for Svingen                        | 2 år         |
| Kjell Jon Nyløkken, Gudbrandsdal for Midtli          | 2 år         |
| Terje L. Skundberg, Hamarregionen for Anette Johnsen | 2 år         |
| Ole Martin Sørensen, Valdres for Kjørlien            | Ikke på valg |
| Tore Grøtting, Sør-Østerdal for Korntorp             | Ikke på valg |
| Petter Surnflødt, Gausdal for Håkensbakken           | Ikke på valg |

**11. Valg av representanter og vararepresentanter til landsmøte og representantskap. § 4 og 5.**

Styret + 6 representanter.

Det nyvalgte regionstyret får fullmakt til å velge ut øvrige representanter og vararepresentanter til landsmøtet.

**Sak 11b representantskap**

|                     |      |
|---------------------|------|
| Regionlederen       | 2025 |
| Regionnestlederen   | 2025 |
| Lars Morten Svingen | 2025 |
| Vara:               |      |
| Johannes Kjørlien   | 2025 |

**12. Revisorer**

|                                  |                           |
|----------------------------------|---------------------------|
| Knut Ruud, Odal (leder)          | Ikke på valg – 1 år igjen |
| Hans Erik Molstad, Hamarregionen | Ikke på valg – 2 år igjen |
| Petter Surnflødt, Gausdal        | 3 år                      |

### 13. Valg av kandidater til de valg som skal foretas på landsmøtet

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>Forbundsleder</b>            |           |
| Tore Velten, Sør-Østerdal       | 2025-2027 |
| <b>Forbundsstyret</b>           |           |
| Bjørn Ivar Gunhildgard, Valdres | 2025-2029 |
| <b>Vararepresentant</b>         |           |
| Arild Olsbakk, Østerdal         | 2025-2029 |
| <b>Valgkomite</b>               |           |
| Stein Hesthagen, Hamarregionen  | 2025-2029 |
| <b>Kontrollkomite</b>           |           |
| Grethe Dalbu, Gausdal           | 2025-2029 |

### 14. Regionstyret foreslår at følgende medlemmer velges i valgkomiteen.

|                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| Leder Ole Kr. Fjelltun, Valdres. | 1 år.         |
| Nestleder Ivar Eriksen, Solør    | 2 år.         |
| Odd Haakenstad, Hadeland.        | 2 år.         |
| Jon Kaulum, Gausdal.             | Ikke på valg. |
| Jon Jevnaker, Hamarregionen.     | Ikke på valg. |

#### Regionårsmøtets vedtak i sak 8-14:

Alle forslagene fra valgkomiteen ble enstemmig vedtatt med unntak av sak 11 B representantskapet. Johannes Kjølrien ble valgt som delegat etter at Lars Morten Svingen trakk seg som kandidat. Ny valgkomite etter forslag fra styret, ble også enstemmig vedtatt.



Britt Line Bredesen



Jonny Ruud

### Etter årsmøtet fortsatte arrangementet:

- Vintervedlikeholdet ble diskutert etter innledninger av Cato Løkken fra Statens vegvesen, Trond Røstadstuen fra Innlandet Fylkeskommune og Tore Velten fra NLF. Medlemmene fikk stille spørsmål og komme med kommentarer.
- NLFs forbundsleder Tore Velten orienterte om arbeidet i NLF. Medlemmene fikk muligheten til å komme med forslag til prioriteringer.
- Hovedsponsor Scania fortalte om muligheter og nyheter i bransjen.
- Møtet ble avsluttet med speedating der samarbeidspartnerne møtte lastebileierne.
- Tore Teigen Slåsletten, Gudbrandsdal ble kåret til Årets Lastebileier 2025.
- Jarle Eidsand fikk blomster for 40 års medlemskap. 50 årsjubilentene Otto Berg, Harald Pedersen og Bjørn Løkken hadde ikke anledning til å delta.
- Det lokale bandet Southern Train spilte opp til dans.



**Lokalavdeling:**  
Gausdal

Gjøvik og Toten

Gudbrandsdal

Hadeland

Hamarregionen

Lillehammer

Odal

Solør

Sør-Østerdal

Valdres

Østerdal

**Delegater på årsmøtet:**

Grethe Dalbu

Jon Kaulum

Kjetil Øyhaugen

Alf Leirdal

Bjørn Fredrik Ingvaldsen

Jørn Kjellbakken

Knut Olsby

Stig Håkerud

Gudmund Tarud

Rune Aaheim

Tor Doseth

Tore Teigen Slåsletten

Jarle Eidsand

Morten Vik

Stian Dalby Mathisen

Amund Hesthagen

Bjørn Are Strøm

Helge Rabstad

Knut Erik Jevne

Stein Hesthagen

Terje Skundberg

Trude Johnsen

Juni Jonsson

Endre Brennum

Britt Line Bredesen

Lars Rune Hagen

Linn Therese R. Mathiesen

Torbjørn Larald

Erik Karlsen

Ivar Eriksen

Sigbjørn Simengård

Arne Olav Velten

Frank Sønsthagen

Morten Engen

Endre Rudstaden

Jan Harald Thengs

John Gunnar Nerstad

Tiril Thengs

Amund Langøien

Kjell Erik Roen

Martin Pål Mælen

