

ÅFJORD KOMMUNE
Øvre Årnes 7
7170 ÅFJORD

Vår dato: 10.01.2020
Deres dato:

Vår referanse: 201848662-36
Deres referanse:

Vår saksbehandler:
Øyvind Rinbø

NTP 2022-2033: Utarbeidelse av innspill om prioritering av tiltak i Trøndelag

I vedlagt brev datert 21.11.2019 inviterer Samferdselsdepartementet fylkeskommunene til å bidra i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Departementet ønsker nå forslag til løsninger som skal håndtere de sentrale utfordringene på transportområdet. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak.

Det er viktig at innspillet fra Trøndelag fylkeskommune er utarbeidet i samspill med kommunene og andre interessenter i fylket, så Trøndelags fellesinteresser kommer godt frem. Fylkeskommunen ønsker derfor en dialog med kommuner og andre interessenter i tiden fremover og legger opp til en prosess hvor det gis anledning til lokale innspill.

Fylkesutvalget tok den planlagte innspillsprosessen til orientering i [sak 336/19](#). I henhold til denne prosessen sendes nærværende brev til fylkets kommuner for å informere om hvordan fylkeskommunens innspill vil bli utarbeidet.

I løpet av 2019 ble fylkeskommunene invitert av Samferdselsdepartementet til å komme med ulike innspill i flere omganger til NTP 2022-2033. Ett av disse innspillene omhandlet hovedutfordringene innenfor transportområdet. Fylkesutvalget behandlet Trøndelag fylkeskommunes svar på dette i [sak 114/19](#). Innspillet er vedlagt, og kommunene oppfordres til å settes seg inn i dette, da det legger premissene for det nye innspillet.

Trøndelag spilte inn følgende hovedutfordringer:

1. Ressursutnyttelse
 - Økt samfunnsnytte for prosjekter i NTP
 - Teknologiskifte
2. Mobilitet
 - Mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag
 - Veksten langs kysten

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

3. Veiutfordringer
 - Ras, flom og skred
 - Veistandard inkl. bruer og tunneler
4. Godsutfordringer
 - Kunnskapsbehov
5. Det offentlige som regulator
 - Hindringer for ny teknologi og forretningsmodeller
 - Klima
6. Annet
 - Byvekstavtalene
 - Trafikksikkerhet

Departementet har satt følgende krav til innholdet i det nye innspillet fra fylkeskommunen:

- Forslag til løsninger i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnet til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- En redegjørelse for i hvilken utstrekning fylkeskommunen prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor den selv har et ansvar.
- Forslag til hvordan fylkeskommunen kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

Fylkeskommunen ber de som vil fremme høringsinnspill om at alle innspill til fylkeskommunen overholder de samme kravene til prioritering av løsninger og beskrivelse av sammenheng mellom utfordringer og løsninger. Dette vil være avgjørende for muligheten for å få gjennomslag for ønskede løsninger i NTP 2022-2033.

For å sikre at spesielt kommunene involveres på mest hensiktsmessig måte, legges det fra fylkeskommunens side opp til følgende prosess:

1. Workshop med hovedutvalgene for Transport og Veg avholdes den 4. februar.
2. Resultat fra workshop sendes som et grunnlag for innspill fra kommuner, regionråd og relevante organisasjoner, med innspillsfrist 1. mars.
3. Møter med regionråd i løpet av februar måned.
4. Behandling i hovedutvalgene for Transport og Veg 1. april.
5. Behandling i Fylkesutvalget 14. april.
6. Sluttbehandling i Fylkestinget 22. april.

Fylkeskommunen ønsker å understreke at det er mulig å komme med innspill allerede nå, uavhengig av den planlagte prosessen. Hver enkelt kommune oppfordres til å bidra på den måten som kommunen ser seg tjent med, i lys av blant annet egne prioriteringer og ressursbruk.

Brevet sendes til alle kommuner og regionråd i Trøndelag.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

Ved spørsmål kan rådgiver Gunnstein Flø Rasmussen kontaktes på enten e-postadresse gunras@trondelagfylke.no eller på telefonnummer 911 11 635.

Med vennlig hilsen

Erlend Solem
Fylkesdirektør for samferdsel

Øyvind Rinbø
Rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

NTP 2022-2033 Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet
NTP 2022-2033 Hovedutfordringer Trøndelag

Mottakere:

FRØYA KOMMUNE
TRONDHEIM KOMMUNE
MALVIK KOMMUNE
MERÅKER KOMMUNE SENTRALADMINISTRASJON
FLATANGER KOMMUNE SENTRALADMINISTRASJON
RØROS KOMMUNE
OPPDAL KOMMUNE
MIDTRE GAULDAL KOMMUNE
MELHUS KOMMUNE
INDERØY KOMMUNE
SKAUN KOMMUNE
RENNEBU KOMMUNE
SNÅSA KOMMUNE
GRONG KOMMUNE
LIERNE KOMMUNE
TYDAL KOMMUNE
INDRE FOSSEN KOMMUNE
VERDAL KOMMUNE
HITRA KOMMUNE
LEKA KOMMUNE
STEINKJER KOMMUNE
NAMSOS KOMMUNE
HOLTÅLEN KOMMUNE
SELBU KOMMUNE
HØYLANDET KOMMUNE
OVERHALLA KOMMUNE
LEVANGER KOMMUNE
FROSTA KOMMUNE

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

RØYRVIK KOMMUNE
STJØRDAL KOMMUNE
OSEN KOMMUNE
RINDAL KOMMUNE
HEIM KOMMUNE
NÆRØYSUND KOMMUNE
ORKLAND KOMMUNE
ØRLAND KOMMUNE
ÅFJORD KOMMUNE
NAMSSKOGAN KOMMUNE

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/91-49

21. november 2019

NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

Det er i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 lagt opp til at fylkeskommuner, de fire største byene og Sametinget inviteres til å gi innspill til prioriteringer med utgangspunkt i bl.a. de identifiserte utfordringene.

Hensikten med dette brevet er å invitere fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser til vårt brev av 11. januar i år til fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS. Brevet beskriver en ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Av brevet fremgår det at departementet vil invitere fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget til å komme med egne innspill i flere omganger.

Regjeringen har satset betydelig over hele landet på samferdselsområdet de senere årene. For å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og å øke næringslivets konkurranseevne gjenstår det likevel utfordringer som må løses og behov som må dekkes. Regjeringen har en nullvisjon for drepte og hardt skadde, og transportsektoren skal bidra til oppfyllelse til Norges klima- og miljømål. Samtidig erfarer vi at store kostnadsøkninger i prosjektene som ligger i inneværende NTP gjør det krevende å få realisert alle planlagte tiltak. Parallelt med en krevende kostnadsutvikling vil det statsfinansielle handlingsrommet ventelig bli mindre i årene fremover. Dette gjør det nødvendig å tenke nytt om både hvordan vi prioriterer prosjekter som tas inn i Nasjonal transportplan, og hvordan vi prioriterer og optimaliserer

prosjekter som har blitt en del av planen. Denne omleggingen krever felles innsats fra mange aktører, og vilje til å prioritere slik at vi får mest mulig igjen for de midlene staten bruker på transport. Den raske teknologiske utviklingen vil få betydning for hvilke transportløsninger som bør velges og åpner for nye muligheter for en mer kostnadseffektiv transportpolitikk.

Samferdselsdepartementet vil utforme neste nasjonale transportplan slik at den møter utfordringene og omstillingene vi står overfor fremover. Et første trinn i arbeidet med den nye transportplanen har vært å få kartlagt utfordringene på transportområdet.

Vi innledet arbeidet ved å invitere fylkeskommunene, de fire byområdene og Sametinget til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Dette skjedde i første omgang i brev av 18. februar i år med frist 10. mai.

Samferdselsdepartementet mottok innspillene innen fristen i mai måned. I etterkant har departementet fulgt opp og invitert til regionale møter i den politiske kontaktgruppen som fikk presentere sine innspill i dialog med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet. Departementet verdsetter de innspillene som er sendt og mener de er nyttige i det videre arbeid med neste nasjonale transportplan.

Regjeringen er opptatt av å ha et best mulig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Alle innspill departementet har fått og får til arbeidet med nasjonal transportplan blir gjort tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>. Her ses også departementets oppsummering fra de regionvise møtene i politisk kontaktgruppe.

Samferdselsdepartementet har innledet dialog med næringslivet, arbeidstakerorganisasjoner og interesseorganisasjoner om ny nasjonal transportplan. Vi har også invitert disse aktørene til å gi innspill på utfordringene på transportområdet. Innspillene vil legges ut på vår nettside.

Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer

Samferdselsdepartementet går nå inn i en fase i arbeidet med ny Nasjonal transportplan der oppmerksomheten vil bli rettet mot løsningene som skal håndtere de sentrale utfordringene på transportområdet. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.

Samferdselsdepartementet vil i tråd med dette be om et plangrunnlag for siste del av planperioden uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode ber departementet om at virksomhetene fortsatt foreslår prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.

Departementet vil i løpet av kort tid be transportvirksomhetene om å fremme sine forslag til løsninger og prioriteringer av ressursbruken i perioden 2022-2033. Prioriteringene skal gjøres innenfor beregningstekniske økonomiske planrammer. Fristen for dette oppdraget er 13. mars 2020.

For Samferdselsdepartementet er det viktig å få fylkeskommunenes, de største bykommunene og Sametingets forslag til prioriterte løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste utfordringene. Innspillene vil bli gjort tilgjengelige på departementets hjemmeside.

Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.

Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunene og kommunene påvirker kostnadene til offentlige og private prosjekter. Fylkeskommunene og kommunene bes komme med forslag til hvordan de kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

Frist og videre arbeid

Vi inviterer til å sende skriftlige innspill med prioriterte tiltak innen 14. mai 2020.

Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre regionale møter i den politiske kontaktgruppen våren/tidlig høst 2020, der det blir gitt anledning til å presentere forslag og å drøfte disse med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet.

Med hilsen

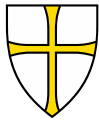
Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
Prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Nye Veier AS
Sjøfartsdirektoratet
Vegdirektoratet

Adresseliste
Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Bergen kommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
KS
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune - Byrådet
Rogaland fylkeskommune
Sametinget
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Stavanger kommune
Telemark fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Østfold fylkeskommune



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår dato: 08.05.2019 **Vår referanse:** 201848662-18 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: **Deres referanse:** Jørn Arve Flått

Svar på brev: NTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Viser til brev datert 18. februar 2019. Fylkesutvalget i Trøndelag fylkeskommune har behandlet saken i møte 07.05.2019 sak 114/19 og vedtatt følgende innspill:

Samferdselspolitikken er viktig for utviklingen av Trøndelag fram mot 2030. Befolkningsøkningen i Trondheimsregionen krever langsiktig planlegging innenfor både veiutbygging og kollektivtrafikk. Det må legges til rette for god distriktsutbygging gjennom effektive transportløsninger i hele det vidstrakte Trøndelag. Regional utvikling krever gode veier og sammenhengende kollektivtransport.

Fylkesutvalget vil i innspillet til NTP-prosessen legge vekt på den digitale tilgjengeligheten gjennom bedre utbygd bredbånd og mobildekning. Tilgang til god digital infrastruktur/ høykapasitets internett er helt avgjørende, både for næringsliv og innbyggere. Dagens innsats for internett og telefondekning i distriktene er ikke god nok. Det offentlige må ta et langt større ansvar for utbygging av internettilgang i Distrikts-Norge. Fylkesutvalget mener at i fremtidens transportløsninger er høyhastighets nettilgang helt elementært. Staten må derfor ta et større ansvar og se på digitale transportveier inn i NTP-prosessen.

Som reisende trøndere må også vi ta vår del av reduksjonen av klimautslipp. Dette skal vi bidra til gjennom ny teknologi, der det legges vekt på forskning, djerne ideer og bestillingskompetanse. Samtidig skal vi reise innad i fylket på en rimelig, trafiksikker og effektiv måte.

Trøndelag fylkeskommune imøteser Stortingets vedtak om å utrede en belønningsordning hvor fylkeskommunene kan søke staten om medfinansiering basert på en forpliktende plan for reduksjon av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei.

Aktuelle hovedutfordringer fra Trøndelag

1. RESSURSUTNYTTELSE

1.1 Økt samfunnsnytte for prosjekter i NTP.

Samfunnsnyttene i prosjekter bør vektlegges slik at prosjekter hvor en øker samfunnsnyttene/ reduserer kostnadene blir realisert tidligere. Det må være målet og ikke konseptet som vektlegges. Det betyr at prosjekter som skifter konsept, men opprettholder målet og øker samfunnsnyttene bør belønnes med tidligere realisering og ikke straffes ved å komme lenger bak i køen. Trøndelag fylkeskommunen ser gjerne at staten invitere til en dialog om hvordan en slik incitamentsordning kan etableres.

1.2 Teknologiskifte.

Dagens rammebetingelser og lov/regelverk legger ikke tilstrekkelig til rette for utnyttelsen og implementering av nye teknologiske løsninger.

Ny teknologi kan bidra til renere, bedre, billigere og mere effektive løsninger. F.eks. stortingets vedtak om å ta i bruk null og lavutslippsteknologi innen sjøtransport. Slik teknologi er tilgjengelig men rammebetingelsene og lovverket er ikke på plass. Trøndelag fylkeskommune vil gjerne bidra i en dialog med staten ift. hvordan dette kan tilrettelegges.

Dagens NTP fokuserer på transportnyttene av nye tiltak. Investeringene i NTP gir en enorm mulighet til å samtidig oppnå andre samfunns mål enn kun transportnytte. Man bør i større grad synliggjøre samfunnsnyttene og ringvirkningene tiltakene har på klima, næringsliv, sysselsetting, innovasjon og trafikksikkerhet, lokalt, regionalt og nasjonalt.

2. MOBILITET

2.1 Mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag.

Det samlede reiseomfanget i samfunnet øker. De fleste reiser er sammensatt av flere transportslag, og NTP har tradisjonelt ikke vært innrettet for å fremme systemer som inkluderer alle transportformer. For å kunne etablere et godt totaltilbud til kundene er det behov for å se statlige og fylkeskommunale tilbud i sammenheng (buss, bane, båt og fly), og etablere gode knutepunkter for omstigning mellom ulike transportformer. Det gjelder både for rutetilbud og for systemer. Befolkningens behov for mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag vil dekkes av et bredt spekter av private, statlige og fylkeskommunale tilbud og muligheter som må sees i sammenheng. Nye forretningsmodeller, ITS- og mobilitetsløsninger vil kunne utfordre normer, lovverk, kultur, økonomi og teknologi. NTP kan være et velegnet verktøy for å legge til rette for nødvendig samarbeid mellom stat og fylkeskommune til det beste for kunder og samfunnsøkonomien.

2.2 Veksten langs kysten.

Utviklinga innen havbruk representerer en fantastisk mulighet for å bidra til matproduksjon i et globalt perspektiv. Det gir noen regionale utfordringer både når det gjelder mobilitet for folk og transport av gods i befolkningslette men industritunge

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

områder. Det vil stille krav om nye sammenhengene løsninger for godstransport både nasjonalt og internasjonalt.

3. VEGUTFORDRINGER

3.1 Ras, flom og skred.

Endrede klimaforhold gjør at vi utsettes for stadig flere ras og skred. Dette bidrar til å gjøre planleggingen mere uforutsigbar og det øker kostnadene. Det er derfor behov for nasjonal kompetanse og beredskap for å kunne støtte regionale myndigheter. Trøndelag fylke ber Staten intensivere transportsikkerhetsarbeidet gjennom en forpliktende utbyggingsplan i NTP for å sikre riks- og fylkesvegene i hele landet mot ras og skred innen 2033

3.2 Veistandard inkl. bru og tunneler.

Behovene på vegområdet er langt større enn dagens økonomiske rammer forsvarer. Det er derfor behov for å finne løsninger og prosesser som gir mer veg for pengene. Det bør initieres et nasjonalt samarbeid for å bringe fram forenklete løsninger og prosesser knyttet til bygging, vedlikehold og drift av veg og veginfrastruktur. Samtidig bør vegeier gis tilstrekkelig frihet til å velge rasjonelle løsninger og prosesser.

4. GODSUTFORDRINGER

4.1 Kunnskap.

Godsanalysene i inneværende NTP dokumenter en eksplosiv økning i godsmengden på veg. Samtidig viser rapporten at potensialet for overføring fra veg til sjø og bane er minimalt med dagens virkemidler. Det mangler kunnskap om hvordan disse utfordringene kan løses nasjonalt og regionalt.

Mangel på kunnskap er en stor utfordring som må løses først. Denne utfordringen ønsker Trøndelag fylkeskommune å bidra til å løse i samarbeid med departementet, forsknings- og utdanningsinstitusjoner, næringsaktører og andre som har innvirkning på hvordan gods transporteres. Kartlegging og kunnskapsinnhenting må ha stort fokus på tiltak. Ut ifra dette vil det bli utarbeidet en prioriteringsliste for tiltak.

Et av hovedtiltakene i byvekstavtalene er fortetting. Dette øker utfordringene knyttet til fremkommelighet for varer og tjenester i by. Det vil være behov for å finne løsninger for bylogistikk før byene fortettes ytterligere.

Det er en utfordring at dagens transportløsninger innen gods er for sektorisert. Det bør utvikles helhetlige distribusjonsløsninger og -konsepter.

En barriere for effektivisering av godstransporten kan være at endringer i lov og regelverk kan fremstå som byråkratisk og langtekkelig. Det bør derfor gjøres en gjennomgang av kriterier og saksbehandling med tanke på forenkling

5. DET OFFENTLIGE SOM REGULATOR

5.1 Hindringer for ny teknologi og forretningsmodeller.

For å fremme utvikling av ny teknologi og nye forretningsmodeller bør samfunnsnyttevurderingene i NTP utvides til å inkludere klima, næringsliv, sysselsetting, innovasjon og trafikksikkerhet.

5.2 Klima

Det forventes at miljømålene innarbeides i alle nye fremtidige løsninger, også i NTP 2022-2033. Fornybar energi må nyttiggjøres og bærekraftige løsninger må legges til grunn for valgene i nasjonal transportplan for 2022-2033

6. ANNET

6.1 Byvekstavgiftene

De store ressursene som nå brukes overfor de største byene gjennom byvekstavgiftene kan skape en stor avstand mellom de største byene og de litt mindre byene

6.2 Trafikksikkerhet

Null-visjonen må være førende for fysiske og trafikanterrettede tiltak. Anbefalingene fra Stortingsmelding nr. 40 «Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering» må følges opp gjennom

- en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet med tiltak rettet mot trafikanter, vegnett, kjøretøy og organisatoriske forhold.
- videreføre en målrettet innsats rettet mot de alvorligste ulykkestypene som møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklist.
- videreføre en målrettet innsats for å forebygge ulykker med utsatte risikogrupper i trafikken. • vektlegge trafikanterrettet trafikksikkerhetsarbeid.

Med vennlig hilsen

Jørn Arve Flått

Dette dokumentet er elektronisk godkjent