



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
- 8 MAI 2008	
S.NR.: 08 / 173 - 172	
ARKIV: 1123	AVSKREVET:

Deres ref.:
NTP-sekr. brev av 17.01.2008

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2006/2924 ARE-PI-ES
Arkivkode:
740

Dato:
30.04.2008

Nasjonal transportplan - NTP 2010 - 2019 UTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES FORSLAG

Direktoratet for naturforvaltning (DN) mener det foreliggende utkast til NTP 2010 – 2019 fra transportetatene og tilhørende utredninger utgjør et godt faglig utgangspunkt for i stortingsmeldinga om NTP å legge rammene for krevende omlegginger innen samferdselssektoren for å følge opp store miljøutfordringer. DN mener forslaget fra transportetatene på mange områder, og særlig i forhold til klimamålene, ikke går langt nok.

Tiltak for oppfølging av utslippsmålene kan bidra til utilsiktet økning av andre miljøproblemer. Det er viktig at slike miljøutfordringer knytta til bl.a. utbygging av klimavennlig infrastruktur og fortetting i byer og tettsteder gjennomgås i en stortingsmelding.

DN mener perspektivet ved utbygging av ny eller omlegging av eksisterende samferdselsinfrastruktur må ta utgangspunkt i hvilken miljøtilstand som bør oppnås etter utbygging for de aktuelle områder som anleggene går gjennom eller ligger i. Perspektivet må ikke begrenses til å unngå for stor miljøforverring.

DN mener det i stortingsmeldinga bør angis tidsrammer for fullført utbygging og tilrettelegging for kollektiv transport, gående og syklende i byer og tettsteder. DN mener i likhet med transportetatene at det i tillegg er nødvendig med restriktive tiltak på bruk av privat bil. Stortingsmeldinga bør fastlegge rammer for innføring og lokaltilpassing av tiltak som vegprising og parkeringspolitikk for at det skal være mulig å oppnå en tilstrekkelig overgang til miljøvennlige transportmidler og sikre god framkommelighet.

DN mener det bør gjennomføres en langt større satsing på jernbane, både generell opprusting av jernbanenettet, gjennomføring av viktige dobbeltsporstrekninger og enkeltprosjekter. Utbygging av høghastighets jernbane i Norge bør utredes videre.

DN vil anbefale at NTP-utkastets prioritering av vedlikehold og tiltak på eksisterende transportanlegg blir videreført. Det bør presiseres at transportetater og andre ansvarlige for transportanlegg har ansvar for kunnskap om miljøverdier og miljøtilstand for eksisterende anlegg.

Besøksadresse:
Tungasletta 2
Postadresse:
N-7485 Trondheim

Telefon:
73 58 05 00
Telefaks:
73 58 05 01

Videokonf:
73 90 51 40

Internett:
www.dirnat.no
E-post:
Postmottak@dirnat.no

Saksbehandler:
Erik Stabell
Telefon:
73 58 05 00

DN vil anbefale at det i stortingsmeldinga presiseres hvordan systemer for oppfølging av miljø for riksvegnettet videreføres for de deler av vegnettet som ved Regionreformen skal overføres til regionene.

DN mener regionale miljøverninstanser og miljødirektoratene bør tas med som rådgivere i videre NTP-oppfølging, både for handlingsprogrammene for denne NTP og forberedelsene til neste.

Vi viser til oversendelsen av transportetatens forslag til NTP 2010 - 2019 i brev fra tverretattlig styringsgruppe datert 17.01.2008. Direktoratet for naturforvaltning (DN) begrenser vår uttalelse til overordete miljøutfordringer og noen miljøfaglige forhold.

NTP og transportsektorens miljøutfordringer

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan, NTP, skal fastlegge rammene for transportsektoren i årene framover. Det betyr at den vil legge viktige føringer for miljøutviklinga på mange områder.

NTP fastlegger viktige rammer for samferdselssektoren generelt, mens den for prioriteringer av utbygginger og tiltak bare legger rammene for det nasjonale transportnettet, dvs. den statlige delen av samferdselsinfrastrukturen. For veg utgjør det statlige vegnettet bare en tredel av det offentlige vegnettet, som igjen utgjør ca halvparten av det samlede vegnett i Norge.

Transportsektoren er en stor bidragsyter til mange typer miljøproblemer, som støy, lokal og global luftforurensing og påvirkning på natur- og kulturmiljø. Sektoren står for i størrelsesorden en tredel av norske klimautslipp. Lineære transportanlegg som veg og jernbane gir særlige utfordringer ved at de går gjennom og påvirker svære områder og avskjærer sammenhenger i naturen. Samlet legger transportanlegg beslag på store arealer og belaster særlig verdifulle naturområder. I dalområder og fjordstrøk belaster og avskjærer samferdselsanlegg i stort omfang strandsonen langs sjø og vassdrag. Dette gjelder særlig veganlegg, men også jernbane.

Miljøproblemene er knytta til transportanleggene, trafikken på dem og til typer kjøretøyer, drivstoff, utslipp osv. Omfanget av transport og fordelinga mellom transportmidler er avgjørende for miljøproblemenes størrelse. Transportsektoren legger også viktige rammer for samfunnsutviklinga på mange områder, for utviklinga i distrikter og landsdeler, innen og mellom byer og tettsteder, for både persontransport og næringslivets transporter. Så NTP vil legge viktige føringer for miljøutviklinga, også utover selve transportsektoren. Samtidig legges premisser for transportsektoren innen andre samfunnsområder, som utviklinga av næringsliv og bosetting.

Det meste av den framtidige samferdselsinfrastrukturen finnes allerede ved eksisterende veg- og jernbanenett, havner og farleder og flyplasser. Til de eksisterende anleggene vil det være knytta mange typer miljøproblemer som det er viktig å gjøre noe med. Spesielle miljøtiltak bør gjennomføres mange steder for å rette opp en uakseptabel miljøtilstand. Det er i tillegg viktig at perspektivet når det skal gjøres utbyggings- eller omleggingstiltak, i tillegg til å ivareta framkommelighetsmål osv., også omfatter behov og muligheter for oppretting i forhold til uakseptabel miljøtilstand. For forurensing finnes fastlagte rammer for slike utbedringer. Det bør også etableres for andre miljøtemaer.

Det er viktig at miljøhensyn blir ivaretatt til et akseptabelt nivå ved nye transportanlegg eller ny virksomhet. Muligheten for å ivareta miljøhensyn for naturmiljø, friluftsliv og landskap beror på gode avveininger av traser og arealbruk. Derfor blir helhetlig planlegging der arealbruk og transport ses i sammenheng, avgjørende for å kunne oppnå en god miljøtilstand.

DN mener generelt systemene for prioriteringer, planlegging, kontroll osv. innen transportsektoren utgjør et godt utgangspunkt for også å kunne oppnå en akseptabel integrering av miljøhensyn. At det utvikles en NTP som et samlet dokument for utviklinga i sektoren, er en hovednøkkel for å kunne integrere miljøhensyn målrettet og effektivt.

DN mener det foreliggende utkast til NTP fra transportetatene og de arbeidsdokumenter utkastet bygger på, utgjør et godt faglig utgangspunkt for å legge rammene for krevende omlegginger innen samferdselssektoren. NTP-utkastet må ses i sammenheng med bl.a. St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk og St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk. Det gjenstår for Samferdselsdepartementet å gå videre fra etatenes NTP-utkast og i Stortingsmelding om NTP 2010 – 2019 fastlegge de grepene som må gjøres for å følge opp store overordna miljøutfordringer.

Klimatiltak og andre miljøutfordringer

Transportsektoren er i St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk, Klimameldinga, gitt ansvar for å bidra til vesentlige reduksjoner av klimautslipp. DN forutsetter at Stortingsmelding om NTP legges opp slik at den blir det viktigste verktøy for sektoren for oppfylging av utslippsmålene. DN viser til uttalelse fra Statens forurensingstilsyn, SFT, datert 30.04.2008.

Når omlegginger og tiltak skal gjøres for å oppfylle utslippsmål, står sektoren også overfor krevende avveininger om hvordan en samtidig skal ivareta andre viktige samfunnshensyn, bl.a. andre miljøhensyn. Overføring av transportarbeid til miljøvennlige transportmidler og utbyggingstiltak som følge av dette, som f.eks. utbygging av jernbane, vil utløse nye miljøutfordringer. Det vil også gjelde aktuelle utslippsreducerende tiltak i byer og tettsteder, der transportsystemer og arealbruk skal ses i sammenheng. Tiltak innen transportsektoren skal kombineres med fortetting og konsentrasjon rundt knutepunkter.

DN mener utfordringene som er knytta til utslippsreduksjoner utløser et større behov for bredere miljøfaglige utredninger og for samarbeid mellom samferdselsmyndigheter / transportetater og bredden av miljøvernmyndigheter om avveininger av klimatiltak. En skal både oppfylle klimamålene og samtidig godt nok ivareta andre miljø- og samfunnshensyn. Samarbeid bør ivaretas på direktoratsnivå, men også på regionalt nivå gjennom utvidet faglig kontakt mellom transportetater, regionale og lokale transport- og planinstanser og miljøvernmyndigheter. Særlig for utfordringene i byene vil lokale myndigheter og aktører være viktige i et samarbeid.

Det er viktig at Stortingsmelding om NTP, i tillegg til tiltak innen transportsektoren, fokuserer på hva som er nødvendige oppfølginger av det NTP legger opp til innen andre samfunnsområder. Tiltak må følges opp gjennom virkemidler som arealplanlegging etter pbl., ved samordning mellom arealbruk og transport, parkeringspolitikk, vegprising, lokaliseringpolitikk osv.

Med utgangspunkt i Klimameldinga mener DN forslaget fra transportetatene på avgjørende områder ikke går langt nok i forhold til de store miljøutfordringene vi står overfor.

DN mener det bør være mulig å gjennomføre utslippsmålene som transportsektoren skal ta ansvar for, og samtidig unngå utilsiktet økning i andre miljøproblemer. Utfordringer vil særlig være knytta til utbygging av ny infrastruktur for miljøvennlige transportformer, som f.eks. dobbeltspor og høghastighets jernbane, og forutsetninger om konsentrert utbygging i forhold til infrastruktur og knutepunkter og generell fortetting i byer og tettsteder. Dette forutsetter at det i NTP foretas gode gjennomganger av samlede miljøutfordringer og gjøres avveininger av virkninger på aktuelle samfunns- og miljøforhold.

Miljøhensyn ved utbygging og videreutvikling av transportnettet

Miljøutfordringer på eksisterende transportanlegg

DN vil støtte innretninga i forslaget til NTP om større innsats på eksisterende transportanlegg. Når NTP-utkastet legger opp til en vridning av investeringer på stamnettet til tiltak på eksisterende anlegg og vedlikehold, er det i tråd med det DN har anbefalt for miljøoppfølginga i sektoren i svært mange år.

DN forutsetter at fokuset på eksisterende nett og anlegg også innebærer en systematisk gjennomgang av miljøproblemer og behovet for miljøoppretting. DN er enig når det i NTP-utkastet poengteres at en slik innretning også vil bidra til å oppfylle miljømål. Det er stort behov for oppretting i forhold til en uakseptabel miljøtilstand på mange miljøområder. Selv om det ikke foreligger gode nok kartlegginger for naturmiljø, friluftsliv og landskap, mener DN det ikke kan være tvil om at det er knyttet miljøproblemer til eksisterende transportanlegg i stort omfang i forhold til disse miljøtemaene.

For miljøtemaene naturmiljø, friluftsliv og landskap står en overfor utfordringer ved at det bare foreligger begrenset og ujevn kunnskap om miljøverdier og -interesser langs og ved eksisterende transportinfrastruktur, hvilke miljøproblemer anleggene skaper og behovet for opprettingstiltak. DN mener det ikke vil være mulig for dem som har ansvaret for samferdselsanlegg å følge opp sektoransvaret for miljø, når kunnskapen om miljøet, bl.a. biologisk mangfold, er begrenset og varierende for de områder anleggene ligger i eller går gjennom. Vi har tatt opp dette i samarbeidet med vegvesenet mange ganger og tok det opp i arbeidsgruppa til SD for biologisk mangfold og jordvern i NTP.

DN vil anbefale at NTP-utkastets prioritering av tiltak på eksisterende transportanlegg blir videreført i stortingsmeldinga. Det bør legges sterkere vekt på at en slik satsing også gir muligheter for å oppnå miljøforbedringer på mange områder.

Det bør presiseres at transportetater og andre ansvarlige for transportanlegg har ansvar for kunnskap om miljøverdier og miljøtilstand for eksisterende anlegg. I tillegg til at dette vil være avgjørende for oppfølginga av sektoransvaret for miljø, er det også viktig for å oppfylle de krav som stilles i Miljøinformasjonsloven om at det offentlige har ansvar for å gjøre tilgjengelig kunnskap om miljøet på et overordnet plan.

Miljøutfordringer for nye anlegg

Miljøhensyn for nye anlegg skal utvikles gjennom planlegginga av prosjektene, der det skal avveies hvordan miljøhensyn skal ivaretas. DN er opptatt av at en i planlegginga sikrer at et tilstrekkelig nivå blir ivaretatt for aktuelle samfunns- og miljøhensyn.

Det gjennomføres nå og blir i framtida aktuelt i større omfang å gjennomføre store samferdselstiltak med risiko for meget omfattende konsekvenser for de områder og strekninger anleggene skal føres gjennom. Store samferdselsanlegg legger rammer for miljøtilstand og lokal utvikling for all overskuelig framtid. Eksempler på denne type prosjekter er aktuell utbygging av dobbeltsporet jernbane på mange strekninger, evt. satsing på høghastighetsjernbane, utbygging av flere E 18-parseller som pågår eller er under planlegging og utbygging av prosjekter på E6 nordover fra Oslo, som langs Mjøsa og i Gudbrandsdalen.

Dette er prosjekter med så omfattende samfunnskonsekvenser, bl.a. for miljøet, at vi ser for oss at det er nødvendig å legge opp til en annen tilnærming enn det de klassiske konsekvensanalyser og -utredninger legger opp til. Å begrense avveininger av konsekvenser til bare å unngå for stor miljøforverring, slik metodikk innen konsekvensvurderinger legger opp til, mener DN ikke ivaretar sektorens miljø- og samfunnsansvar ved større omlegginger og nybygginger.

Vi viser til metoder som er brukt i Jernbaneverkets mulighetsstudier av høghastighetsjernbane i Norge. Her ble det tatt utgangspunkt i hvilken miljøtilstand for ulike miljøforhold som bør oppnås for ulike strekninger for at en utbygging skulle være akseptabel.

Vi viser også til DN's tilråding til Miljøverndepartementet i saken om firefelt E6 og dobbeltsporet høghastighetsjernbane langs Mjøsa, der DN mener det må brukes vesentlige ressurser for å oppnå en akseptabel miljøtilstand etter utbygging for at en utbygging skal være akseptabel for miljø og samfunn. Dette gjelder bl.a. oppretting av en uakseptabel miljøtilstand med jernbanen som legger beslag på strandsonen. Denne saken ligger nå til avgjørelse i regjeringa.

DN mener perspektivet ved utbygging av ny eller omlegging av eksisterende samferdselsinfrastruktur, også for temaer som biologisk mangfold, kulturmiljø, friluftsliv og landskap, må ta utgangspunkt i hvilken miljøtilstand som bør oppnås etter utbygging for de aktuelle områder som anleggene går gjennom eller ligger i. Perspektivet må ikke begrense seg til å unngå for stor miljøforverring. Avveiningene må gjøres i forhold til områdenes potensial for framtidig utvikling og bruk.

DN anbefaler at det i Stortingsmelding om NTP forutsettes et slikt utvidet perspektiv for sektorens samfunnsansvar ved utvikling av infrastrukturen. Det bør innarbeides i samferdselsetatenes metodikk for planlegging på ulike nivåer, bl.a. konsekvensanalysemetodikk i forhold til planer og utredninger etter plan- og bygningsloven og i kvalitetssikringsverktøy som KS1, ekstern kvalitetssikring for store statlige investeringer og KVVU, konseptvalgutredninger.

Overgang til miljøvennlige transportmidler

Generelt

Dersom utslippsmålene som samferdselssektoren er gitt ansvar for skal oppfylles, må det oppnås en betydelig omfordeling av transportarbeidet til miljøvennlige transportmidler. Dette gjelder både for persontransport og gods. Transportmiddelfordeling og aktuelle virkemidler i den forbindelse er gitt en omfattende drøfting i NTP-forslaget og underlagsdokumenter, knytta til byområdene, sykkel-satsing, transportkorridorene og i eget kapittel om transportmiddelfordeling. Dette er krevende temaer både faglig og politisk og krever parallell oppfølging innen flere samfunnsområder og nivåer.

Det er viktig at samfunns- og miljøhensyn vurderes og avveies bredt når tiltak skal gjennomføres for oppfølging av utslippsmål. Reduksjon av transportomfang og overgang til miljøvennlige transportmidler vil bidra til reduksjon i klimautslipp, men vil også kunne bidra positivt i forhold til mange andre miljø- og samfunnsområder. Det er viktig at dette kommer fram i stortingsmeldinga.

I en stortingsmelding er det særlig viktig å legge til grunn hva som skal til av satsinger på miljøvennlige transportformer, for å oppnå vesentlige overganger. Det er også viktig å ta utgangspunkt i hva som skal til av satsinger på alternative transportformer for unngå at klimatiltak skal gi utilsiktede negative konsekvenser for mobilitet som velferdsgode.

DN mener klimautfordringene gir ytterligere begrunnelser for satsing på en rask tilrettelegging og utbygging for miljøvennlige transportformer, som sjøfart og jernbane for godstransport, for jernbane generelt og for kollektiv transport, gangveger og sykkelveger i byene for persontransport. Tilretteleggings- og utbyggingstiltak som skal til for at folk velger å sykle og gå mer, ivaretar i tillegg til transportpolitiske mål og miljømål knytta til klima, også mål knytta til helse og friluftslivsaktivitet.

Kapasitetsgrensa på jernbanenettet for godstransporter er nådd og det vil kreve utbyggingstiltak i form av dobbeltsporstrekninger og møtespor for å øke kapasiteten. Det bør gjennomføres en langt større satsing på jernbane, både generell opprusting av jernbanenettet, gjennomføring av viktige dobbeltsporstrekninger og andre enkeltprosjekter. Utbygging av høghastighets jernbane i Norge bør utredes videre.

I de aller fleste byer og tettsteder er forholdene for kollektiv transport, gående og syklende dårlig og lite systematisk bygget ut og ivaretatt. Og de prioriteringer som ligger til grunn for videre tilrettelegging, innebærer at det gjennomgående vil ta svært lang tid før tilfredsstillende forhold for gående, syklende og kollektiv transport er etablert.

Som det gjennomgås i NTP-utkastet, er det nødvendig for å oppnå en vesentlig overgang til miljøvennlige transportmidler, å kombinere positive virkemidler med restriktive tiltak. Utbygging og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer er viktig å få på plass tidlig, slik at gjennomføring av restriktive tiltak ikke resulterer i redusert mobilitet og framkommelighet og diskrediterer en miljør-satsing.

DN mener Stortingsmelding om NTP må legge rammene for en vesentlig overføring av transporter til miljøvennlige transportmidler. NTP-utkastet med arbeidsdokumenter danner et godt faglig utgangspunkt for de satsinger som skal til. Men DN mener NTP-utkastet langt fra legger opp til en tilstrekkelig og rask nok satsning for at vesentlige overføringer kan oppnås innen rimelige tidsrammer.

I stortingsmeldinga mener DN det må legges opp til en helt annen og mye raskere realisering av utbygginger for miljøvennlige transportmidler. Det bør gjennomføres en betydelig satsing på jernbane. Det bør fastlegges tidsrammer for fullført utbygging og tilrettelegging for kollektiv transport, gående og syklende i byer og tettsteder. DN mener, i likhet med transportetatene, at det i tillegg er nødvendig med restriktive tiltak på bruk av privat bil. Stortingsmeldinga bør fastlegge rammer for innføring og lokaltilpassing av tiltak som vegprising og parkeringspolitikk for at det skal være mulig å oppnå en tilstrekkelig overgang til miljøvennlige transportmidler og sikre god framkommelighet.

Følger av ny ansvarsdeling ved Forvaltningsreformen

DN er opptatt av at endringer som følge av forvaltningsreformen ikke bidrar til at miljøhensyn og kunnskap om miljøutviklingen innen sektoren blir svekket. Det gjelder bl.a. når ansvar for ca 20.000 km øvrig riksvegnett skal overføres fra Statens vegvesen til det regionale folkevalgte nivået. Etter reformen vil regionene totalt forvalte ca 50.000 km veg. Vegvesenet vil bare ha ansvar for stamvegnettet, som vil omfatte ca 10.000 km.

Dette vil kunne ha konsekvenser i forhold til resultatoppfølging av nasjonale miljømål.

DN vil anbefale at det i stortingsmeldinga presiseres hvordan forvaltnings- og planverktøy, miljøoppfølgingsystemer og miljørapportering som bidrar til å ivareta miljøhensyn for riksvegnettet, videreføres for de deler av vegnettet som skal overføres til regionene. Primært bør slike systemer generelt bli gjort gjeldende og fulgt opp, helst for all transportinfrastruktur, eller i alle fall for alle offentlige veger.

Behov for samarbeid om videre fagutvikling

Utviklingsarbeid

DN ser behov for en ny gjennomgang av målstruktur og indikatorer for naturforvaltningstemaene som grunnlag for sektorens og transportetatenes miljøoppfølging. Vi har nevnt dette i samarbeidet om miljøutredninga i den innledende fasen av NTP-arbeidet. Det foreligger nye prioriteringer som bør følges opp som et bedre grunnlag for utvikling av en målretta miljøoppfølging enn tidligere, bl.a. knytta til økt kunnskapsoppbygging om biologisk mangfold, ny Rødliste, strategi mot skadelige fremmede arter, Vannforskriften og den kommende Naturmangfoldloven.

Det er også behov for å se på temaet friluftsliv, kombinert med mål på helsesida og temaet landskap ut fra den europeiske landskapskonvensjonen. DN ser derfor fram til et samarbeid om dette med aktuelle transportetater som ledd i det forberedende arbeidet for NTP 2014 – 2023.

Samarbeid om NTP

DN har vært fornøyd med samarbeidet om Miljøutredninga høsten 2006, som ble framlagt i februar 2007. Her bidro miljødirektoratene til transportetatens egen utvikling av et utgangspunkt for hvordan miljø som helhet og de ulike miljøtemaer burde håndteres innen NTP. Tilsvarende er vi fornøyd med samarbeidet i arbeidsgruppa for biologisk mangfold og jordvern i NTP, som Samferdselsdepartementet hadde ansvar for.

DN har også vært med i referansegruppa for NTP-arbeidet. Men innen knappe ressurser har DN ikke sett deltakelse i en så stor gruppe som egnet for den rådgivning overfor NTP-arbeidet som vi ønsker å bidra til. DN savner fokusert samarbeid overfor helheten i NTP og hvordan miljø bør håndteres i dette. Vi ønsker en diskusjon om hvordan dette kan ivaretas fram mot neste NTP-prosess.

Som oppfølging av denne NTP-prosessen, ønsker DN å diskutere hvordan den statlige miljøforvaltninga bør bidra til rådgivning i forhold til handlingsprogramarbeidet på ulike nivåer. Utfordringene knytta til oppfylging av klimamålene gir en særlig grunn for en slik oppfølging, se avsnittet om klima foran i brevet.

DN mener regionale miljøverninstanser og miljødirektoratene bør tas med som rådgivere i handlingsprogramarbeidet knytta til NTP 2010 – 2019 og at det som ledd i oppstarten av arbeidet med NTP 2014 – 2023 tas initiativ til samarbeid om ønskelige faggjennomganger på miljøområdet.

Med hilsen

Elektronisk dokumentert godkjenning, uten underskrift

Janne Sollie
Direktør

Olav Nord-Varhaug

Kopier:

Sekretariatet for Nasjonal transportplan, Vegdirektoratet, Postboks 8142Dep, 0033 OSLO

Miljøverndepartementet, Postboks 8013 Dep, 0030 OSLO

Fylkesmennenes miljøvernavdelinger

Riksantikvaren, Postboks 8196 Dep., 0034 OSLO

Statens forurensingstilsyn, Postboks 8100 Dep, 0032 OSLO