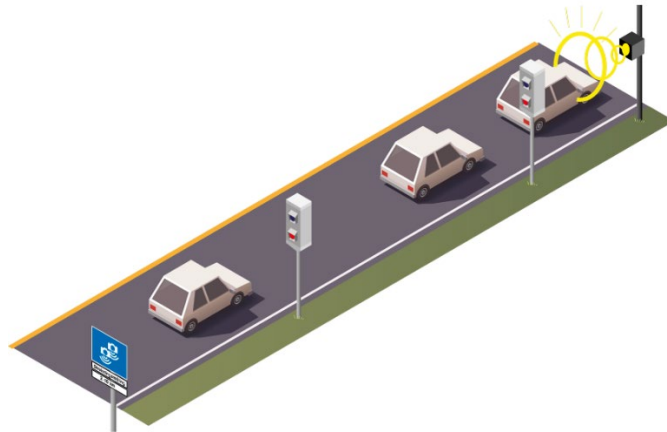




Statens vegvesen

Veileder til Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK)



Innhold

Begreper og forkortelser	2
1. Bakgrunn	3
2. Kriterier for etablering av ATK.....	4
2.1 Ulykkeskriterium.....	5
2.2 Strekningsvurdering.....	5
2.3 Fartskriterium	6
2.4 Tilleggskriterier for SATK	7
3. Unntak fra kriteriene	8
4. Fjerning av ATK.....	8
5. Fremgangsmåte for etablering, endring og fjerning av ATK	9

Begreper og forkortelser

ATK	Automatisk trafikkontroll
ATK-punkt	Fotoboks/kontrollsted
SSB	Statistisk sentralbyrå
NVDB	Norsk Veg Data Bank
TS-Tiltak	Trafikksikkerhetstiltak
ATK Fagforum	ATK-fagforum er øverste fagmyndighet for ATK, hvor overordnede saker innen fagfeltet tas opp.
Tverrfaglig vurderingsgruppe	Tverrfaglig vurderingsgruppe for vurdering av anleggelse, endring eller fjerning av ATK, bestående av representanter fra Statens vegvesen, Politiet og Vegeier.
Retningslinjer	Retningslinjene for anleggelse av ATK. Kriteriene i retningslinjene skal alltid være imøtekommet før anleggelsen finner sted.



Dette dokumentet er en veileder til «Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK), samt en prosedyre som beskriver saksgang for etablering av ATK.

Teksten i retningslinjene vil bli gjengitt i sin helhet (uthevet i bokser), med utdypende og forklarende tekst under hvert avsnitt. Kapitlene i denne veilederen samsvarer med kapitlene i retningslinjene.

1. Bakgrunn

Automatisk trafikkontroll i punkt, punkt-ATK (PATK), eller over strekninger, streknings-ATK (SATK), er et tiltak for å redusere fartsrelaterte ulykker. Ved å redusere antall kjøretøy med kjørefart høyere enn fartsgrensen, reduseres antall trafikkskade og drepte.

Virkemåten til ATK er godt dokumentert, systemet har effekt på hastigheten til passerende kjøretøy, og reduserer hastigheten betraktelig.

ATK har kun effekt dersom det i førsituasjon er målt for høye hastigheter på lokasjonen, dvs. hastigheter over gjeldende fartsgrense. Dersom dette ikke er tilfelle, vil ikke ATK bidra til økt trafiksikkerhet på lokasjonen, da må andre tiltak vurderes. Derav fartskriteriet (2.3) i retningslinjene.

For ytterligere lesing om effekten til ATK henvises til følgende rapporter utarbeidet av Transportøkonomisk Institutt (TØI):

- *Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av punkt-ATK (TØI, 1384/2014)*
- *Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av streknings-ATK (TØI, 1339/2014)*

ATK er både et tillegg til politikontroller, og et alternativ på steder der politiet ikke kan utføre ordinære kontroller.

ATK er et samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet. Investeringskostnad for anleggelse av ATK dekkes av vegieier. Drift- og vedlikeholdskostnader i anleggets levetid dekkes av SVV.

Det finnes vegstrekninger i Norge hvor det er vanskelig å gjøre politikontroller, og hvor man har dokumentert høye hastigheter. Typisk vil dette være i områder med få stoppmuligheter/smalle skulder/bratt sideterreng og lignende som vanskeliggjør utplassering av kontrollpost.

Tunneler, broer og motorvei/veityper med høy hastighet utgjør stor HMS-risiko for mannskap som oppholder seg langs veg, og er dermed vegtyper hvor ordinære kontroller vanskelig kan utføres.

ATK kan være aktuelt som et permanent trafiksikkerhetstiltak, men kan også være et midlertidig virkemiddel i påvente av større investeringer.

ATK er ikke et nødvendigvis et varig tiltak, men vil kunne fjernes når det gjøres utbedringer av vegen eller andre trafiksikkerhetstiltak etableres på stedet. Ofte vil dette bety at dersom vegen utbedres eller legges om faller grunnlaget for ATK bort. Ved etablering kan det være at man er klar over en fremtidig utbedring/omlegging, eller ikke.



Det er opp til de lokale ATK-koordinatorerne i Statens vegvesen å gjøre løpende vurderinger av ATK-anleggene når det gjøres endringer på veien eller etableres andre tiltak i området.

ATK er et samarbeid mellom politiet (politidirektoratet (POD) ved Utrykningspolitiet (UP) og politidistriktene (PD)) og Statens vegvesen (SVV). Statsadvokatembetet i Vestfold, Telemark og Buskerud er overordnet påtalemyndighet for straffesaksbehandlingen.

Samarbeidet er forankret i ATK-fagforum med representanter fra politiet, Statens vegvesen, og påtalemyndigheten.

ATK-fagforum er øverste fagmyndighet for ATK, hvor overordnede saker innen fagfeltet tas opp.

ATK-fagforum delegerer oppgaver til landsdekkende fagenhet (fagleder) i Statens vegvesen og Politiets ATK-senter.

Riksadvokaten er øverste påtalemyndighet, men har delegert ansvaret for ATK til Statsadvokatembetet i Vestfold, Telemark og Buskerud.

2. Kriterier for etablering av ATK

Virkingen av ATK er knyttet til at hastigheter høyere enn fartsgrensen reduseres eller fjernes. ATK vil således forebygge ulykker hvor fart er en medvirkende årsak. ATK skal kun brukes på vegstrekninger hvor det har skjedd fartsrelaterte ulykker og hvor farten er målt og funnet for høy. Andre alternative trafiksikkerhetstiltak mot fartsrelaterte ulykker skal vurderes før ATK.

ATK er et tiltak mot fart, og dersom fart ikke er et problem i før-situasjonen vil man ikke oppnå ønsket effekt ved bruk av ATK. Fart er dermed et ufravikelig kriterium for å kunne etablere ATK.

Andre aktuelle trafiksikkerhetstiltak på den aktuelle vegstrekningen, skal vurderes av vegeier før vurdering av ATK iverksettes.

Ved vurdering av en aktuell vegstrekning for SATK evalueres vegstrekningen mellom de to tenkte fotoboksene i den aktuelle kjøreretningen (virkningsstrekningen SATK).

Virkingen av streknings-ATK gjelder fra fotoboks A til fotoboks B. Det må tidlig i prosessen vurderes hvor boksene skal settes opp på vegstrekningen. Se til anleggesmanualen for ATK for detaljer og krav til kontrollstedet som skal etableres. Dette vil ATK-koordinator i Statens vegvesen bistå med.

Om det kun er én kjøreretning som er aktuell for streknings-ATK, er det hastigheter i kun den kjøreretningen som skal vurderes.

Ved vurdering av en aktuell vegstrekning for PATK evalueres en 3 km lang vegstrekning fra fotoboksens tenkte plassering i den aktuelle kjøreretningen (virkningsstrekningen PATK).

Punkt-ATK har en virkning på 3 kilometer etter fotoboksen. Av den grunn er det viktig å vite hvor fotoboksen skal monteres, for å oppnå maksimal effekt.

ATK-koordinator i Statens vegvesen bistår med kompetanse om etablering av ATK, for å finne nøyaktig plassering av kontrollstedet.



ATK etableres i den trafikkretningen som forventes å gi størst trafiksikkerhetsgevinst, eventuelt i begge retninger.

Ettersom ulykkesdata ikke inneholder informasjon om retning, vil det ofte være aktuelt å etablere ATK i begge retninger.

Lokal ATK-ansvarlig eller lokalt politi kan ha kunnskap om hvilken kjøreretning som har størst utfordringer med fart og ulykker, og dermed gir størst effekt/gevinst ved etablering av ATK.

2.1 Ulykkeskriterium

Ulykkesstatistikken fra Statistisk sentralbyrå (SSB)/SVV for siste 6 år legges til grunn.

Uttrekk av ulykkesdata gjøres via SVV (NVDB), data for de siste 6 år skal hentes ut. Alle personskadeulykker skal med.

Det skal være registrert personskadeulykker (PSU) på den aktuelle strekningen ($PSU > 0$).

Personskadeulykkene må vurderes, og kunne relateres til fart.

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et tiltak mot fart, og dersom ulykkene som vurderes antas å ikke være relevante skal de utelates/ignoreres i vurderingen av kriteriet.

2.2 Strekningsvurdering

Vegstrekninger vurderes av en gruppe bestående av:

- SVV lokalt
- Lokalt politi (UP/PD)
- Vegeier
- Trafiksikkerhetsrevisor fra SVV

Gruppen har som oppgave å gjennomgå aktuelle vegstrekninger og ulykkene på disse for å vurdere om de aktuelle ulykkene er fartsrelaterte, om hastighet generelt er å betrakte som et problem på strekningen, og om andre alternative trafiksikkerhetstiltak er aktuelle.

Der vegeier ønsker en vegstrekning vurdert som aktuelle for ATK, legges saken frem for en tverrfaglig gruppe. Gruppen består av representanter fra SVV, lokalt politiet, og aktuell vegeier. Gruppens oppgave er å se nærmere på den aktuelle vegstrekningen, dens ulykkeshistorikk, fartsnivå, utforming, og andre elementer som er avgjørende for eller imot bruk av ATK.

Trafiksikkerhetsrevisor fra SVV eller vegeier deltar etter behov med sin kunnskap om ulike TS-tiltak, og hvordan vegstrekningen kan vurderes. Det gjøres en vurdering av aktuell vegstrekning med mål å vurdere utfordringer, geometri og trafikkbildet opp mot alle TS-tiltak (ikke bare ATK).

Lokalt politidistrikt, eventuelt i samarbeid med Utrykningspolitiet, stiller med en representant som har lokalkunnskap, og som kjenner til utfordringer i trafikken i det aktuelle området.

Vegeier (SVV, Fylkeskommune eller kommune) stiller med bemyndiget person som kan si noe om vegeiers ønsker, vurderinger og økonomiske rammer.



SVV lokalt har koordineringsansvar for gruppen.

Gruppen ledes og koordineres av ATK-kordinator i SVV. Den aktuelle lederen kan delegere oppgaver til lokale ATK-driftsansvarlige ved behov.

2.3 Fartskriterium

Dersom ATK vurderes som aktuelt av gruppen (jf. punkt 2.2) måles kjørefarten på de utvalgte vegstrekningene.

ATK er et tiltak mot fart, og dersom det ikke eksisterer høye hastigheter i før-situasjonen, vil man ikke oppnå ønsket effekt med ATK.

Hastighet måles av vegeier med godkjent og egnet utstyr, av personell med tilstrekkelig kompetanse. Det er helt avgjørende at utstyret er korrekt installert og etablert, for å måle korrekt hastighet.

Primært skal hastigheter hentes ut fra trafikkdataene tilgjengelig fra tellepunkt på den aktuelle vegstrekningen. Dersom ingen tellepunkt eksisterer på vegstrekningen, må hastigheter registreres med midlertidig utplassert telleutstyr.

Primært skal det brukes data fra induktive sløyfer, sekundært flyttbart utstyr (radar). Produsentens anvisning skal følges, samt monteringsveiledning utarbeidet av egen etat. Ved bruk av radar er det essensielt å følge produsentens anvisning ved montering for å få korrekt målt hastighet.

I tunnel skal ikke radar benyttes.

Kjørefarten måles i én sammenhengende uke på is- og snøfri vegbane, av alle passerende kjøretøy, for hvert enkelt kjøretøy.

Målte hastigheter skal skje på vår/sommer/høst, og det er derfor viktig å planlegge dette arbeidet godt.

Velg en uke som representerer normal trafikk, dvs. unngå uker som er preget av ekstra mye ut-/innfart eller hvor trafikkmønsteret ikke er som normalt.

Merk at det er helt nødvendig med data pr. passert kjøretøy. Aggregerte data kan ikke benyttes.

Av passeringsdata trengs primært sted, tid og hastighet. For å få et mer nyansert bilde av trafikken og hastighetene, er det ønskelig å skille mellom ulike kjøretøygrupper. Derfor er det ønskelig med klassifisering, om slikt finnes.

Det er ikke nødvendig med data som potensielt kan identifisere et kjøretøy (f.eks. målt lengde).

For PATK foretas målingene nær den tenkte plasseringen av fotoboksen. For SATK foretas målingen i et typisk snitt på vegstrekningen.



Ved vurdering av punkt-ATK, må man ha gjort seg opp en mening om hvor fotoboksen skal plasseres, før man kan måle hastigheten. Det er derfor viktig å planlegge målingene godt.

Fartskriteriet er rettet mot de som kjører fortere enn fartsgrensen:

Av de som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20% eller fler, overskride fartsgrensen med 10% eller mer.

For en veg med fartsgrense 80km/t betyr dette at av alle passerende kjøretøy som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20% eller fler, holde en hastighet på 88km/t eller høyere.

For å vurdere hastighetsnivået legges til grunn datasettet med alle målte hastigheter (pr. kjøretøy), for tidsperioden angitt (7 dager, eller mer).

Av dette datagrunnlaget skal alle passeringer med lovlig hastighet ignorerer. Lovlig hastighet er hastighet til og med fartsgrensen.

Utvalget vi ser nærmere på er alle passeringer over lovlig hastighet, det vil si alle hastigheter over fartsgrensen.

Av utvalget må 20% (eller flere) kjøre lik eller høyere enn fartsgrense + 10%.

Hvis så er tilfelle, er kriteriet for fart innfridd.

Eksempler:

Fartsgrense	50	km/t
Fartsgrense + 10%	55	km/t
Antall > 50	10000	Antall som kjører fortere enn fgr (utvalget)
Antall >= 55	3000	Antall som kjører lik eller fortere enn fgr + 10%
Andel >= 55	30 %	Andel av utvalget som kjører lik eller fortere enn fgr + 10%

Fartsgrense	80	km/t
Fartsgrense + 10%	88	km/t
Antall > 80	12000	Antall som kjører fortere enn fgr (utvalget)
Antall >= 88	2500	Antall som kjører lik eller fortere enn fgr + 10%
Andel >= 88	21 %	Andel av utvalget som kjører lik eller fortere enn fgr + 10%

2.4 Tilleggskriterier for SATK

Følgende tilleggskriterier er gjeldende ved etablering av streknings-ATK:

- Kontrollstrekning skal være lengre enn 3km
- Vegstrekningen skal ha samme fartsgrense
- Vegstrekningen skal ikke inneholde vesentlige vegkryss eller avkjørsler

Når vegstrekningen er 3 kilometer eller kortere, skal punkt-ATK benyttes. Det er dokumentert god effekt for punkt-ATK opp til 3 km etter fotoboksen.



For at streknings-ATK kan etableres er det et krav om samme fartsgrense på hele vegstrekningen. Det er ønskelig at samme fartsgrense gjelder et godt stykke før og et godt stykke etter siste fotoboks i anlegget. Dette må vurderes lokalt, men det må ikke skapes unødvendig usikkerhet rundt gjeldende fartsgrense for trafikantene.

Ved etablering av streknings-ATK skal det gjennomføres tiltak for å øke trafikantens forståelse av gjeldende fartsgrense. Det skal monteres fartsgrenseskilt (gjentakelse) før og underveis på strekningen (avhengig av lengde).

Vegstrekningen skal ikke inneholde vesentlige vegkryss eller avkjørslar som antas påvirke effekten av anlegget. Dette må stedlig vurderes. For hvert kryss/avkjøring vil man ikke kunne kontrollere kjøretøyene som kjører av og på vegstrekningen. Dersom det foreligger en lokalvei parallelt med den aktuelle vegstrekningen, må også dette tas med i vurderingen (det er ikke ønskelig å flytte trafikk over på lokalvei som følge av kontrollvirksomheten).

3. Unntak fra kriteriene

På steder hvor politiet vanskelig kan gjennomføre ordinære kontroller, og hvor fartskriteriet er innfridd, kan ATK etableres uavhengig av ulykkessituasjonen. Eksempelvis:

- Tunnel (lengde over 500m)
- Bru
- Andre stedlige geografiske/vegtekniske forhold der det kan være vanskelig å gjennomføre ordinære politikontroller

Etablering med unntak skjer etter godkjenning fra ATK-fagforum.

Eksempel på slik installasjon kan være i nye tunneler, hvor geografi og erfaring med omkringliggende trafikkbilde, tilsier at det vil kunne bli utfordring med høye hastigheter i tunnel. Ulykker i tunnel har også et katastrofepotensiale man ikke har tilsvarende av på veg i dagen, og derfor vil det kunne være aktuelt å planlegge og tilrettelegge for ATK i tunneler før åpning, for deretter å følge med på fartsnivået i tiden etter åpning.

4. Fjerning av ATK

Dersom det etter etablering av ATK gjennomføres andre tiltak som reduserer antallet fartsrelaterte ulykker og således gjør ATK overflødig skal ATK vurderes fjernet.

ATK skal fjernes dersom ulykkesreduksjonen som ble oppnådd som følge av ATK, har blitt oppnådd ved andre trafiksikkerhetstiltak på den aktuelle strekningen.

ATK blir ofte fjernet i forbindelse med at trafikken legges om (ny veg) eller at det gjøres større investeringer på eksisterende vei, som langt på vei bøter på utfordringene (med fart) som ATK ble etablert for i sin tid. Det kan være vanskelig å tallfeste behovet for ATK etter omlegging av trafikken eller ombygging av vegen, så dette gjøres skjønnsmessig.

ATK-anlegget kan selv registrere hastigheter, uten fotoboksen montert, for å gi et bilde av hastighetsnivået uten at fotoboksen påvirker dette. Det må gis noe tid til dette, da hastighetsnivået vil være preget en stund etter fjerning av fotoboksen (vane). Vurderingen om fjerning av ATK, gjøres i vurderingsgruppen nevnt over. Anmodningen rettes til Trafiksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen på firmapost@vegvesen.no. for eksterne utenfor SVV. Normal saksgang som notat for interne anmodninger.



5. Fremgangsmåte for etablering, endring og fjerning av ATK

En beskrivelse av hvordan man går frem ved ønske om etablering, endring eller fjerning av ATK.

1. *Vegeier har det overordnede ansvaret for alt utsyr som monteres på og ved vei. En anmodning om etablering, endring eller fjerning av ATK, må derfor i første instans rettes til vegeier.*

Investeringskostnad for anleggelse av ATK, samt ansvar for oppfølging av det elektriske anleggene ligger til vegeier. Ansvar for daglig drift- og vedlikehold av anlegget ligger til Trafikksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen. (For detaljer se SVV sak 23/53500-1)

Vegeier vurderer anmodningen i forhold til sitt TS-arbeid, og om det er aktuelt med TS-tiltak. Dersom det er fartsreducerende TS-tiltak som er aktuelt, og alternative fartsreducerende TS-tiltak til ATK er vurdert og ikke er aktuelt, kan ATK vurderes.

Anmodningen fra vegeier om å etablere eller fjerne ATK. Rettes til Trafikksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen på firmapost@vegvesen.no. for eksterne utenfor SVV. Normal saksgang som notat for interne anmodninger. Den skal som minimum inneholde følgende:

Ved etablering:

- *Antall registrerte fartsrelaterte personskaulykker på aktuell strekning siste 6 år, evt. om det ønskes vurdering etter unntak fra dette kravet. (kun ved etablering)*
- *Redegjørelse for vurdering som er gjort i forhold til alternative fartsreducerende TS-tiltak, og bakgrunn for anmodning om ATK.*
- *Dokumentasjon av hastighet på aktuell strekning. (kun ved etablering)*

Ved teknisk endring: (eks: flytting av bokser på stedet, endring fra punkt til strekning)

- *Begrunnelse for hvorfor det ønskes endring*
- *Beskrivelse av ønsket løsning*

Ved fjerning:

- *Kort beskrivelse av de endringer i trafikale forhold etc. som er årsak til ønske om fjerning*

2. *Anmodningen går i saksgang til den lokale ATK-koordinator i Statens vegvesen som leder en tverrfaglig vurderingsgruppe, hvor politi og vegeier er representert.*

Dersom vurderingsgruppen finner at kriteriene i retningslinjene er oppfylt, kan det rettes en anmodning til Trafikksikkerhetsavdelingen om anleggelse evt. fjerning.

Tilfeller som vurderes etter unntaksreglene, skal godkjennes av ATK-fagforum, eller av Trafikksikkerhetsavdelingen etter fullmakt fra ATK- fagforum. ATK-fagforum er øverste fagmyndighet for ATK, hvor overordnede saker innen fagfeltet tas opp.



Søknaden må inneholde følgende:

Ved anleggelse:

- *Kort beskrivelse av ønsket anleggelse og bakgrunn.*
- *Dokumentasjon på at kriterier er tilfredsstillt (fart, ulykker, unntak etc.)*
- *Garanti fra vegeier om dekning av kostnader knyttet til anleggelse*
- *Skriftlig samtykke til anleggelse fra politimesteren*

Ved teknisk endring:

- *Begrunnelse for hvorfor det ønskes endring*
- *Beskrivelse av ønsket løsning*
- *Garanti For kostnadsdekning*
- *Samtykke fra lokal politimester*

Ved fjerning:

- *Kort beskrivelse av grunnlaget for ønske om fjerning.*
- *Samtykke fra lokal politimester*

3. *Søknaden vurderes av Trafikksikkerhetsavdelingen. Lokal ATK-koordinator i Statens vegvesen får svar på søknaden via saksgang, og videreformidler svaret til deltakere i den lokale vurderingsgruppen.*
4. *Prosesen med anleggelse, endring eller fjerning av ATK, kan iverksettes når positivt svar på søknad er mottatt.*
5. *Ved slutføring av anleggelse, endring eller fjerning, informeres vegeier, lokalt politi, politiets ATK senter og Trafikksikkerhetsavdelingen.*
6. *Lokal koordinator er ansvarlig for at det sendes ut pressemelding om det ansees som nødvendig*

Spørsmål om retningslinjene, veilederen, prosessen eller ATK generelt stilles til fagleder for Automatisk trafikkontroll i Statens vegvesen på epostadressen atk@vegvesen.no





Statens vegvesen

Label_Notat

Label_Til: Mottakerliste
Label_Fra: Teknologi Drift og vedlikehold
Label_Kopi til: Kopimottakerliste

L_Saksbehandler/L_telefon:
Geir Olaf Nerlien / 97528852
L_Vår dato: 20.03.2023
L_Vår referanse: 23/53500-1

Avklaring om drift og vedlikehold av elektriske anlegg ATK på fylkesvei

Faglig ansvarlig elektro etat har, i samsnakk med divisjonsdirektør DoV bestemt at følgende gjelder for elektriske anlegg tilknyttet ATK på fylkesvei.

Hvis det skal settes opp ATK på fylkesvei så har det med trafikksikkerhet på fylkesvei å gjøre og at fylke har realitetsvurdert behov og bedt Statens vegvesen om etablering av et ATK punkt/strekning. Hvis ATK blir etablert er det pga. Statens vegvesen er enig med fylke om behovet og kriteriene er oppfylt samt at det er enighet om løsning.

Elektriske anlegg på fylkes vei er i fylkes eie og de har et eieransvar ovenfor elektroregelverket. Det vil si at fylke skal til enhver tid, sørge for at anlegget er sikkert ovenfor trafikanter og ATK personell. De må dermed følge opp det elektriske anlegget gjennom periodisk kontroll, utbedre skader og bytte defekt utstyr. De må ha en dialog med forvalter (Statens vegvesen) om ATK oppgaven og tilgang til ATK utstyr.

- Det er Statens vegvesen som koordinerer anleggsprosessen.
- Det er Statens vegvesen som forvalter/drifter ATK oppgaven.
- Det er fylke som tar alle kostnader ved etablering, drift og vedlikehold av det elektriske anlegg.

At Statens vegvesen har en forvaltningsoppgave hindrer ikke veieier og oppfylle sine plikter gjennom dialog, som eier av det elektriske anlegget.

Avklaringer bygger på følgende:

- Forskrift om elektriske lavspenningsanlegg §9 eieransvaret
- Ekom regelverket- ekomforskriften §1 eieransvaret
- NEK 399 Tilknytningsstandard
- Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll
- Prosedyre for etablering av ATK

Postadresse
Statens vegvesen
506M744438M744617M744619M
Postadresse
Postnummer

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Ramstadveien 9
1850 MYSEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50

