

Årsrapport 2020

Mobilitet i Koronaens tid



Foto: Hans Torgersen, Aftenposten

Mobilitet 2020 og Korona

2020 ble et merkelig år. Annerledes. Stille. Hjemme. Alene.

Året begynte normalt, som de fleste andre år, men i mars kom traff Koronapandemien oss med enorm styrke. Landet ble stengt ned, og den hektiske mobiliteten som hadde vært en sentral del av de flestes liv, ble plutselig satt på vent. Kollektivtrafikken stoppet nesten opp, hjemmekontoret overtok for arbeidsreisene og fritidsaktiviteter ble redusert til et minimum. Gatene var tomme.

Etter en trist og stille vår fikk vi en etterlengtet pustepause i sommermånedene, før restriksjonene kom på plass igjen utover høsten og vinteren. Unødvendige reiser ble et kjent, om enn ikke så kjært begrep. «Ikke dra om du ikke er nødt», var oppfordringen fra landets myndigheter. Ikke til hytta, ikke til utlandet, ikke til bestemor og heller ikke på jobb. Og vi brettet opp dugnadsermene og fulgte myndighetenes råd og regler.

2020 ble likevel et godt år for OFV. Sammen med Transportøkonomisk Institutt og 18 andre partnere arrangerte vi en helt ny, forskningsbasert konferanse om samferdsel og transport, Mobilitet 2020. Gjennom et helt år hadde vi jobbet iherdig med å få på plass et flott og spennende program, og i februar 2020 samlet vi over 400 deltakere fra hele landet til en meget vellykket konferanse. Heldigvis kunne vi gjennomføre konferansen som planlagt. Kun noen få uker senere, ble alt satt på vent.

Koronarestriksjoner gjorde at vi ikke fikk arrangert vår faste serie av frokostmøter som vi hadde tenkt. Men vi klarte å gjennomføre møtene som digitale møter, og lærte mye om hvordan vi kan samle deltakere fra hele landet på digitale flater. Det viste seg til og med at den digitale møteplassen har noen fordeler som fysiske møter ikke har, nemlig at langt flere kunne ta seg tid til å delta, fordi reisekostnaden var ikke-eksisterende. Det er lett å bli med, når alt du trenger er en pc eller et nettbrett og en bredbåndsforbindelse.

2020 skulle også bety at hele teamet i OFV ble fornyet. De tre som utgjorde vårt gode OFV-team valgte å satse utenfor OFV, men i august fikk vi tre nye, meget erfarne medarbeidere på plass. Det gjorde at vi kunne satse videre på rollen som skaper av møteplasser for sektoren, nesten uten avbrudd.

Og selv om Norge var nedstengt og Arendalsuka ble avlyst, klarte vi å gjennomføre flere frokostmøter og medlemsmøter i løpet av 2020. Og vi avleverte høringsuttalelser, deltok på digitale høringer på Stortinget, og det politiske arbeidet gikk nesten som normalt. Dog mer eller mindre hjemmefra.

Hjemme eller på kontoret, vi i OFV vil fortsette arbeidet vårt mot nå vår visjon: «At veibrukere skal få dekket sitt transportbehov på en trygg, effektiv og rasjonell måte med minst mulig skade på mennesker og miljø».

Øyvind Solberg Thorsen
Direktør

OFVs arbeid i 2020

1. Arbeidet med ny NTP

OFV har sendt skriftlig svar på departementets 8 ulike oppdragsbrev. Hovedvekten i innspillene var knyttet til anbefaling av høy økonomisk ramme, økt satsning på vedlikehold, utvidet portefølje og trafiksikkerhet. Utover dette har OFV løftet behovet for en fireårig tilstandsrapportering av det samlede veinettet, en effektiv forvaltning, forutsigbart avgiftsnivå og viktige transportkorridorer.

OFV deltok på samferdselsministerens dialogmøte i september.

2. Mobilitet 2020

Konferansen ble avholdt 4. og 5.februar i Oslo, og samlet om lag 400 deltakere til Norges viktigste mobilitetskonferanse, og sentral møteplass for alle som er opptatt av klimautfordringer, trafiksikkerhet, urbanisering og fremtidige mobilitetstrender.

Konferansen arrangeres av et partnerskap av 18 sentrale aktører innen samferdselssektoren som sammen laget et bredt program.



OFV hadde sammen med TØI hovedansvaret for planleggingen og gjennomføringen av konferansen. Dette var en stor strategisk satsning for OFV for å bidra til å skape interessante møteplasser for offentlige aktører, næringsliv, forskere og politikere.

Partnerskapet og erfaringene fra konferansen ble videreført til samarbeidet om den digitale konferansen Mobilitet 2021, slik at møteplassen kan fortsette som en årlig aktivitet.

3. Prosjekt fylkesvei

Rapporten «Fylkesveienes transportplan», ble utarbeidet av OFV i 2019. Planen er delt opp i tre deler, med fokus på standarder, økonomi og næringsveier. Et sentralt mål for OFVs engasjement for fylkesveiene er å få fylkesveinettet inn som en del av Nasjonal Transportplan.

Under vårt arbeid med ny NTP ble det registrert et stort engasjement knyttet til bedre fylkesveier, både blant OFVs medlemmer, andre organisasjoner og sentrale politikere. Med bakgrunn i policydokumentet og rapporten «Hva har skjedd med fylkesvegene etter Forvaltningsreformen» utarbeidet av Vista i 2018, igangsatte OFV et eget utredningsarbeid med målsetting om å bidra til at vedlikeholdsbehovet kartlegges, og samt foreslå mulige finansieringsmodeller slik at fylkene kan settes i stand til å gjøre dette.

Arbeidet startet med innspill fra medlemmene, og det ble innledet et samarbeid med KS. Resultatet og anbefalingene presenteres i løpet av våren 2021, og som en del av NTP arbeidet.

4. Kvaliteten på norske veier – Vistarapporten

Hvert fjerde eller femte år får OFV utarbeidet en kunnskapsrapport om kvaliteten på vegnettet, og dette er en viktig del av foreningens interessepolitiske arbeid. Tidligere rapporter fra 2010 og 2015 har gitt oss god mulighet til å bygge kunnskap om utviklingen over tid.

Årets rapport, som ble utarbeidet av Vista Analyse, ble levert i desember, og presentert på et frokostmøte i januar 2021. En rekke oppfølgingsaktiviteter for å presentere rapportens funn vil bli gjennomført i løpet av 2021.

5. Forsker og frokost

OFV er en kunnskapsaktør som vil bidra til faktabaserte diskusjoner om utfordringer på samferdselsfeltet. Disse møtene er verdifulle bidrag til denne strategien, og videre en mulighet til å arrangere aktiviteter sammen med medlemmer som særlig arbeider med dette. Forsker og frokost vil videreføres som aktivitet i 2021 i kombinasjon med andre frokostmøter.

I 2020 ble følgende møter avholdt:

- | | |
|-------------|--|
| 14. januar: | Nullvekstmålet. Innleder var Alberte Ruud, Statens vegvesen. 28 deltakere. |
| 28. april: | Satellittbasert veipricing for tungtransport. Innleder var Ingeborg Rasmussen, Vista Analyse. 60 deltakere. |
| 15. mai: | Klimakur 2030. Rapporten danner faktagrunnlaget for andre utredninger, blant annet den kommende klimameldingen. I nettmøtet presenterte Daniel Molin, Miljødirektoratet, transportdelen av Klimakur 2030, med kommentarer |

fra Stig Schjølset, Zero, og Inger-Lise Nøstvik, Drivkraft Norge.
55 deltakere.

6. Frokostmøter

Frokostmøtene er viktige møteplasser, og en fin mulighet til å belyse konkrete problemstillinger med innledninger og kommentarer fra næringsaktører, medlemmer og politikere. Gjennom året økte deltakelsen vesentlig med digitale frokostmøter. Det er svært verdifullt at OFV når flere i hele landet med sine aktiviteter.

Følgende møter ble arrangert gjennom året:

3. januar: Bilåret 2019 – en presentasjon av de viktigste faktaene fra registreringstatistikken i 2019, av Øyvind Solberg Thorsen, OFV.
- I tillegg innsiktsfulle refleksjoner fra Bilimportørenes Landsforening og Norges Bilbransjeforbund, og en analyse av hvordan det politiske landskapet vil påvirke bilbransjen i tiden fremover, fra en av Norges ledende kommunikasjonsrådgivere.
Over 100 deltakere.
9. oktober: Statsbudsjett 2021.
Statsråd Hareide innledet, og sentrale politikere fra Stortingets transportkomite diskuterte.
Møtet ble avholdt både fysisk og digitalt, og samlet totalt 150 deltakere.
2. desember: Nye rammebetingelser for Statens vegvesen.
Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland innledet.
Møtet ble avholdt digitalt og samlet om lag 100 deltakere.

7. Ny kommunikasjonsstrategi og økt medlemskontakt

Det er utarbeidet en ny kommunikasjonsstrategi for foreningen som understøtter strategi for 2014 – 17. Strategien vektlegger styrket medlemskontakt, videreføre og utvikle møteplasser og økt synlighet ved å presentere kunnskapsbaserte løsninger for sektoren. Økt satsning på bruk av sosiale medier og nyhetsbrev for viktige saker.

Nytt team vil prioritere løpende kontakt med medlemmene særlig knyttet til det politiske arbeidet, og med mulighet til å bidra på områder medlemmene er opptatt av mellom rådsmøtene. Dette ble gjort med forbindelse med høringene i Stortinget på høsten knyttet til statsbudsjett 2021, hvor høringsnotat og prioriterte synspunkt ble utvekslet i forkant av høringene slik at organisasjonene kan støtte hverandres budskap. Nye former for medlemskontakt videreføres i 2021.

8. Løpende interessepolitisk arbeid

OFV deltar i en rekke høringer fra regjeringen, Stortinget, Statens Vegvesen og andre aktører. Høringsuttalelsene utarbeides etter diskusjon i styret, og innsendte uttalelser legges på OFVs hjemmeside. Med mindretallsregjering har dialog med Stortingets transportkomite hatt særlig prioritet, og det er dialog med alle partigrupper og enkeltrepresentanter om en rekke saker.

I forbindelse med statsbudsjett for 2021 deltok OFV på budsjetthøring i finanskomiteen, transportkomiteen og kommunal- og forvaltningskomiteen. For alle høringer var forutsigbare avgifter og vedlikehold av fylkesveier sentralt.

9. Årsmøte og rådsmøter

Årsmøtet i OFV ble avholdt 8. juni 2020, som et digitalt årsmøte, med deltakere fra 17 medlemsorganisasjoner. Det faglige innslaget var en presentasjon av Oslopakke 3, ved sekretariatsleder Terje Rognlien.

Det ble avholdt to Rådsmøter i OFV i 2020.

Det første var 5. mai, der Rådet vedtok innspill til arbeidet med neste Nasjonal Transportplan.

Det andre ble gjennomført 9. oktober med statsbudsjettet 2021 som tema.

Rådet vedtok en politisk uttalelse som ble lagt til grunn for det videre arbeidet med innspill til neste års budsjett.



Samferdselsminister Hareide om Statsbudsjettet 2021.

Veivalg for framtiden – rapportering på tiltak og planer 2020

OFVs Policydokument «Veivalg for framtiden», er gjenstand for kontinuerlig utvikling.

Rådet vedtok en revidert utgave i mai 2020, og det er denne som danner grunnlag for en årets rapportering.

Her følger en kort oppsummering av tiltak i 2020, og planer for kommende år.



1. Trafikksikre veier

Gode veier er avgjørende for trafikksikkerheten. Mange veier er ikke trafikksikre. Veiene i Norge skal være tilgivende og bidra til at skadeomfanget ved ulykker minimeres. Derfor ønsker OFV at flere veier breddeutvides, får midtrekkverk og forsterket midtoppmerking. Det skal være et minimumskrav at alle riksveier har gul midtlinje. N100 Vegnormaler må følges på riksveiprosjekter. Det skal innføres tilsvarende standardkrav, men tilpassede kvalitetskrav for fylkesveier.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sentralt tema i innspill til ny NTP• Tema i Vistarapporten «Kvaliteten på norske veier.»• Igangsatt eget arbeid om bedre fylkesveier• Løftet på møter i Vegnormalutvalget | <ul style="list-style-type: none">• Ambisjonsnivået for riks – og europaveinettet vil avklares med fremleggingen av NTP 2022-2033. OFV vil følge planen nøye, og videre forhandlingene i Stortinget. |

2. Trafikksikre kjøretøy

Sikre biler er en viktig faktor i reduksjonen av drepte og hardt skadde på norske veier. Moderne og sikre biler redder liv. Bilparken i Norge må bli mindre forurensende og tryggere for å nå nullvisjonen og oppfylle klimamålene i transportsektoren. OFV ønsker en nyere bilpark i Norge.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Innspill til ny NTP Tatt opp i høringsinnspill til samferdselsbudsjettet for 2021 | <ul style="list-style-type: none"> Ambisjonsnivået for riks – og europaveinettet vil avklares med fremleggingen av NTP 2022-2033. OFV vil følge planen nøye, og videre forhandlingene i Stortinget. Fortsette påvirkningsarbeidet for å sikre at andelen nye biler i bestanden øker. Dette i tråd med regjeringens 2025 mål, og gjennom de kontinuerlige avgiftsdiskusjonene og øvrige spørsmål om rammebetingelsene rundt bilparken. |

3. Forfallet på veinettet

Forfallet på det kommunale veinettet, riks- og særlig fylkesveinettet er omfattende. OFV anbefaler et eget nasjonalt program for oppgradering av fylkesveinettet, og en styrking av arbeidet med å fjerne forfallet på riksveinettet. Det må utarbeides jevnlige tilstandsrapporter over veinettet, inkludert det kommunale veinettet.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Bestilt og levert Vistarapporten «Kvaliteten på det norske veinettet.» Igang satt eget prosjekt knyttet til kartlegging av vedlikeholdsbehov og finansieringsmodeller for bedre fylkesveier. Tatt opp som del av høringen knyttet til statsbudsjett 2021. | <ul style="list-style-type: none"> Slutføre og følge opp resultatene av «Prosjekt fylkesvei». Presentere funnene i «Kvaliteten på det norske veinettet» for fylkene Nedsette en intern arbeidsgruppe som utarbeider analyse og politikk med bakgrunn i «Kvaliteten på det norske veinettet» Følge med på fylkeskommunenes arbeid med drifts – og vedlikeholds kontrakter som en følge av reformen av «SAMs veiadministrasjon» Jobbe for tilstrekkelige bevilgningsnivå i de årlige budsjettene for å redusere etterslepet på veinettet. |

4. Tilsynsansvaret med fylkesveiene

Vegtilsynet må få ansvaret for å føre tilsyn med fylkesveinettet. Det omfattende fylkesveinettet har ingen overordnet tilsynsmyndighet i dag, og veinettet er preget av store kvalitetsforskjeller fra fylke til fylke.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Rapporten «Kvaliteten på det norske veinettet» slår fast at mens europa- og riksveger de siste fire årene fått noe bedre kvalitet, er det sterkere forringelse på fylkesvegnettet. Foreslått som del av innspillene til statsbudsjett 2021 Inngår som del av Prosjekt fylkesvei. | <ul style="list-style-type: none"> Følges opp som innspill til statsbudsjett 2022 Følges opp med slutføringen av Prosjekt fylkesvei Følges opp som del av dialogen med fylkene knyttet til «Kvaliteten på det norske veinettet». Fortsette dialog med vegtilsynet og ny direktør |

5. Skredsikre veier

Veistrekninger som er utsatt for skred skaper redsel, usikkerhet og ofte kostbare forsinkelser, og om ikke slike strekninger stenges ved skredfare, kan det skje alvorlige ulykker. Stengte veier hindrer riktignok ulykker, men kan ikke være noen permanent sikringsløsning. Veiene fungerer bare når de er åpne.

Det har i alt for lang tid vært et stort etterslep på skredsikring, samtidig som klimaendringene skaper nye utfordringer. Etterslepet må elimineres raskt gjennom en planmessig sikring av alle skredpunkt med høy og middels skredfaktor. Skredsikring handler også om utbedring av selve veinettet, som bygging av tunneler. Skredsikringsmidler må også benyttes til dette.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Tema i innspill til ny NTP Inngår i Prosjekt fylkesvei | <ul style="list-style-type: none"> OFV vil fortsette samarbeidet med Nasjonal skredsikringsgruppe |

6. Prioritering av kollektiv- og næringstransport

På tidspunkter med stor trafikkbelastning på veiene, særlig på innfartsårene til de store byene, må næringstransporten og kollektivtrafikken ha forrang.

Rådet vedtok ny tekst i møtet 5. mai:

6A: Fremkommelighet for kollektivtrafikk

På tidspunkter med stor trafikkbelastning på veiene, særlig på innfartsårene til de store byene, skal kollektivtransporten ha forrang. Hovedregelen er at det skal være busslommer på begge sider av veier. Det skal utarbeides mer omfattende KVUer som bidrar til å sikre en god balanse mellom kjøretøy og kollektivtransport.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|----------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Følge opp spørsmålet knyttet til utforming av veg – og gatenormen i vegnormalutvalget. |

6B: Fremkommelighet for gods

For å gi ytterligere intensiver for næringstransporten, skal bompenger for næringstransport reduseres utenfor rushtiden. Et tiltak for å sikre fremkommelighet er bruken av kollektivfeltet også for godstransport. OFV støtter pilotprosjekter som tester ut konsekvensene av dette, også for kollektivtrafikken.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|----------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> OFV har levert høringsinnspill til rapporten «På veg mot et bedre bompengesystem», og vil følge det videre arbeidet med et eventuelt nytt bompengesystem. Tematikken bringes inn i det videre arbeidet med dette. |

7. Eierskapet til veinettet

Eierskapet til veinettet og forvaltningsansvaret må organiseres bedre og mer hensiktsmessig. Gjennom dagens organisering er det ikke en optimal fordeling mellom stat, fylke og kommune.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Ingen | <ul style="list-style-type: none"> Programpunktet foreslås revidert ved gjennomgang av hele policydokumentet. |

8. Helhetlig planlegging og investering

Det er fortsatt et behov for investeringer og helhetlig utbygging av riksveinettet. Framkommeligheten på, og effektiviteten til norske veier er ikke like god som i land vi ønsker å sammenligne oss med. Viktige veiprojekter er skjøvet ut i tid, og motorveiplanen er ikke tatt stilling til.

Veiprojekter må bygges helhetlig over lengre strekninger, ikke stykkevis og delt. Det er et mål å redusere reisetiden mellom de største byene og regionene, og å minimere avvik fra luftlinjen ved bygging av ny vei eller utbedring av hovedveier (den rette linjen er alltid den korteste mellom A og B).

Effektiviteten til veinettet må sikres gjennom for eksempel møteplasser, utjevning av svinger, unngåelse av hovedfartsårer gjennom byer og tettsteder. Dagens system for å

bestemme fartsgrenser skal revideres. Fartsgrensene må differensieres bedre mellom veier av ulik standard og kvalitet.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Tema i innspill til ny NTP Tatt opp som tema i Vegnormalutvalget Tatt opp i høringsmøte om skiltforskriften og fylkene som vegeier. Rammebetingelser for Statens Vegvesen tema på frokostmøte | <ul style="list-style-type: none"> Følges opp inn mot forhandlingene av NTP 2022-2033 Fortsette arbeidet i Vegnormalutvalget Følge opp regjeringens nye struktur i NTP med økt bruk av porteføljestyling |

9. Behovet for fortsatt veiutbygging/vedlikehold i og rundt byene

Bilen vil være en del av bytransporten. Dette må tas hensyn til i NTP og byvekstavgiftene. De samfunnsøkonomiske konsekvensene av ulike tiltak som ønskes innført i byene må utredes, og tiltak som miljødifferensiering og lavutslippssoner må ikke overlappe hverandre. Kollektiv- og individuell transport må sees i sammenheng. Det må for eksempel bygges flere og rimelige innfartsparkeringer. I arbeidet med å nå nullvekstmålet må det tas hensyn til nullvisjonen spesielt i forholdet til myke trafikanter.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Tema i innspill til ny NTP Vedlikehold sentralt i Prosjekt fylkesvei Tatt opp som tema i møter i Nordisk Vegforum hvor OFV er medlem av arbeidsgruppen «Transport i byer og transportplanlegging.» Tema på frokostmøte 9.oktober om statsbudsjett 2021. | <ul style="list-style-type: none"> Slutføre Prosjekt fylkesvei Følges opp i arbeidet med Klimameldingen og Perspektivmeldingen Tema på OFV sesjon under Mobilitet 2021 |

10. Klimavennlige veier

Gode veier er viktig for miljøet og klimaet. Å modernisere eksisterende veinett og bygge nye moderne og effektive veier, vil føre til redusert klimagassutslipp. Redusert veikapasitet må ikke benyttes som virkemiddel for å begrense trafikken. Veiene forurenses lite i seg selv. OFV anbefaler at dette hensynet tas med i beslutningene om framtidig veiutbygging.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Sentralt i innspill til ny NTP Tema i høringer om statsbudsjett 2021 Tema på møte i Vegnormalutvalget | <ul style="list-style-type: none"> Tema i innspill til statsbudsjett 2022 Tema i innspill til Klimameldingen Tema på OFV sesjon under Mobilitet 2021. |

11. Utslipp fra veitransport

Klima- og miljøutslipp fra veitrafikken må reduseres i tråd med nasjonale målsettinger. Målene Norge har forpliktet seg til gjennom Parisavtalen må gjelde for transportsektoren. Co2-utslipp er et nasjonalt anliggende og politikken på dette skal utarbeides og angjelde på nasjonalt nivå.

Tydelige incentiver for å velge teknologi med lavere klimagassutslipp må videreføres helt til ny teknologi er konkurransedyktig. Det må utbygges en effektiv infrastruktur for alternative drivstoff, som hydrogen, biogass og el. Det må foretas gode risikovurderinger og utviklingsplaner fra myndighetene for å ivareta overgangen til ny teknologi og drivstoffer på en trygg måte for bilistene og samfunnet som helhet. Det er viktig at tiltakene som innføres er valg på grunn av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sentralt tema i innspill til ny NTP• Tema i høring til statsbudsjett 2021• Deltatt i høring om framtidens bompengesystem | <ul style="list-style-type: none">• Igangsette et eget utredningsarbeid knyttet til ladeinfrastruktur. Målsettingen er å kartlegge behov og foreslå ulike modeller som løsning.• Fortsette påvirkningsarbeidet for å sikre fokus på teknologinøytralitet, og at biodrivstoff kan være et reelt alternativ for tunge kjøretøy. |

12. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Utbygging av veier må baseres på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. OFV mener at det alltid må begrunnes dersom man ikke prioriterer samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må omfatte mer enn retningslinjene gjør i dag, herunder:

- Mernytte av forstørret arbeidsmarkedsregion
- Nytt av økt pålitelighet
- Revisjon av estimat på verdien av tid for alle brukergrupper
- Revisjon av modellen for trafikkprognoser
- Samfunnsøkonomiske konsekvenser må beregnes ut fra målstyring, ikke prognoser

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sentralt tema i innspill til ny NTP | <ul style="list-style-type: none">• Tema under OFV sesjon under Mobilitet 2021• Følges opp under innspill, og forhandlingene rundt NTP 2022-33. Og i vegnormalutvalget. |

13. Planleggingstid/kostnader

Planleggingstiden må kortes ned, og særlig kostnadsveksten i den tidlige delen av planleggingsfasen må reduseres. Det bør bli enda sterkere styring av veiprosjekter i tidlig fase.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Tema i innspill til ny NTP• Tema på frokostmøte 2.desember om rammevilkår for Statens vegvesen. | <ul style="list-style-type: none">• Tas inn i slutføringen av Prosjekt fylkesvei• Inngår som del av dialog med fylkene knyttet til «Kvaliteten på det norske veinettet».• Fortsette fokus på bruk av statlig plan for viktige veiprosjekter, for å unngå fordyrende og kostnadsdrivende lokale tiltak.• Sikre videre fokus på tidlig involvering av entreprenører i planleggingsarbeidet og forberedelser til entrepriser. |

14. Dynamisk veipricing

Avgiftsinnkreving for eksterne kostnader ved veitrafikk er for tilfeldige og urettferdige. OFV mener at dynamisk veipricing er det mest hensiktsmessige systemet for å kreve inn de bruksrelaterte bilavgiftene. Fire prinsipper må ligge til grunn:

- Satsene som settes må gjenspeile den eksterne marginalkostnaden ved bruk av veien.
- Prinsippet om at forurensere skal betale må ivaretas. De faktiske miljøbelastningene av bilkjøringen må legges til grunn for avgiftssatsene. Klimabelastningene beskattes gjennom CO2-avgiften som fortsatt bør kreves inn via drivstoffet.
- Systemet må være teknologinøytralt. Det er de eksterne kostnadene ved bilkjøringen, og ikke teknologien kjøretøyet er drevet av, som skal avgjøre avgiftsbelastningen. De eksterne kostnadene må beregnes ut ifra lokal luftforurensning, inkludert svevestøv, samt ulykker, kø, lydforurensning, veislitasje og arealbruk.
- Systemet må være transparent og lett forståelig.
- For at et dynamisk veipricingssystem skal fungere optimalt er det essensielt at avgiftssatsene faktisk reflekterer de marginale, eksterne kostnadene ved bilkjøringen. Disse må derfor ikke være gjenstand for justeringer ut fra proveny hensyn.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Tema for sesjonen OFV var medarrangør på under Mobilitet 2020. Deltatt i høring om fremtidens bompengesystem | <ul style="list-style-type: none"> Utarbeide et eget program for avgiftspolitikken, med en faktadel. Gjennomføre en strategidiskusjon rundt veiprising i sin helhet. |

15. Intelligente transportsystemer

Framtidens veier må være smarte veier, med gode ITS-løsninger. Infrastrukturen på veinettet er ikke tilpasset en økende grad av automatisering av bilparken eller den raske innfasingen av ny teknologi. OFV vil arbeide for en moderne infrastruktur, som optimaliserer kommunikasjon og samspill mellom kjøretøy og infrastruktur. Gode lademuligheter og dynamisk veiskilting samt et enda bedre mobildatanett over hele landet, er en naturlig del av en moderne infrastrukturesatsing.

| Gjennomførte tiltak: | Oppfølging 2021: |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Tema i innspill til ny NTP Egen sak i Vegnormalutvalget | <ul style="list-style-type: none"> Følge opp relevante forskningsprosjekt, og samarbeide med medlemsorganisasjoner om ITS løsninger for transportsektoren. |

Styrets beretning 2020

Virksomhetens art og lokalisering

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) er en partipolitisk nøytral landsomfattende medlemsorganisasjon som arbeider for at alle som ferdes på norske veier skal få dekket sitt transportbehov på en rasjonell og effektiv måte uten at det oppstår skade på mennesker og miljø.

Virksomhetens formål er å belyse veitrafikkens sentrale rolle i norsk samferdselspolitikk, og bidra til at Norge får et moderne og velfungerende veinett. OFV skal være en objektiv og pålitelig kilde til fakta om alle forhold knyttet til veitrafikken. Gjennom å innhente, analysere og formidle fakta og kunnskap om veiene og veitrafikkens konsekvenser for samfunnet og enkeltpersoner, skal vi avdekke svakheter ved dagens veipolitikk og sikre bedre løsninger. Dette arbeidet gjøres sammen med våre medlemmer, og resultatene presenteres først og fremst til våre medlemmer, men også til politikere og myndigheter på riks og regionalt nivå.

Virksomheter og organisasjoner med interesse for veitrafikk og kjøretøy kan være medlemmer i OFV. Ved utgangen av 2020 hadde OFV 48 medlemmer, hvorav 22 landsomfattende organisasjoner og 26 bedrifter.

Opplysningsrådet for veitrafikken har kontorsted i Oslo.

Regnskapsprinsipper

Regnskapet er utarbeidet etter god regnskapsskikk. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av regnskapet.

Opplysningsrådet for veitrafikken har et datterselskap, Opplysningsrådet for veitrafikken AS (OFV AS). OFV AS driver forretningsmessig virksomhet knyttet til publisering av informasjon og statistikk om motorkjøretøyer.

Styrets beretning og årsregnskap med noter for OFV AS for 2020 finnes som en separat årsrapport, men hovedtall for omsetning og resultat er gjengitt under neste punkt.

Resultatutviklingen

Regnskapet for 2020 viser totale driftsinntekter på kr 715 972, og sum driftskostnader på kr 4 711 030. Det ga et negativt driftsresultat på kr 3 995 058. Med netto finansposter på kr 4 732 784, ble regnskapet for 2020 gjort opp med et overskudd på kr 737 726. Årets overskudd overføres til egenkapitalen. Foreningens egenkapital var kr 9 835 102 per 31.12.2020. Egenkapitalandelen var 87,9 prosent.

Det heleide datterselskapet OFV AS hadde i 2020 en omsetning på kr 27,45 millioner og et resultat før skatt på kr 6 142 196. Ordinært resultat etter skatt ble kr 4 996 505.

Egenkapitalen i OFV AS per 31.12.2020 var kr 9 795 121. Selskapets egenkapitalandel var 46,5 prosent.

Styrets arbeid

Det ble avholdt 7 styremøter i 2020. Styrets primære fokus var å arbeide for å få gjennomslag for de ulike punktene i foreningens politiske plattform, og bidra til å komme et skritt nærmere målsettingen om «en effektiv veitrafikk uten skader på mennesker og miljø».

2020 ble et bra år med tanke på antall drepte og hardt skadde i veitrafikken. Etter et lite tilbakeslag i 2019, gikk dødstallene ned til det laveste nivået siden 1947. 95 personer mistet livet på norske veier i 2020. Det er et historisk lavt antall, men fortsatt 95 for mange. Norge er best i verden når det gjelder trafikk sikkerhet, men det er fortsatt langt igjen før Nullvisjonen er nådd.

Utslippene fra veitrafikken er på vei ned. SSB har ennå ikke kommet med statistikk for 2020, men tall fra 2019 viser at utslippene var 15 prosent lavere enn i 2010.

Hovedårsakene er flere elbiler og ladbare biler, og ikke minst innblanding av biodrivstoff i bensin og diesel. Korona-året 2020 medførte etter all sannsynlighet færre arbeidsreiser og fritidsreiser, noe som bør ha bidratt til ytterligere utslippsreduksjon.

I tråd med vårt mandat sørget OFV for å gi medlemmene en god dialog og samarbeid med politikere, myndigheter og andre organisasjoner gjennom interessante møteplasser.

Likestilling

Administrasjonen besto i 2020 av fire personer, to kvinner og to menn. Etter årsmøtet i 2020 består foreningens styre av 7 personer; styreleder, nestleder og fire styremedlemmer, samt to varamedlemmer. Av disse er det én kvinne og seks menn.

Foreningen har som mål å være en arbeidsplass uten forskjellsbehandling mellom kvinner og menn, og anser at dette er oppfylt, selv om andelen menn i styre og administrasjon er vesentlig høyere enn kvinneandelen. Det er ikke gjennomført særskilte tiltak på området. Styret anser arbeidsmiljøet i organisasjonen som godt.

Arbeidsmiljø og sykefravær

Totalt sykefravær i 2020 utgjorde 0,5 prosent av total arbeidstid. Det har ikke forekommet skader eller ulykker på arbeidsplassen.

Medlemmer

Ved utgangen av 2020 hadde OFV 48 medlemmer. Antall medlemmer har vist en synkende tendens de siste årene. På tross av innsats for å verve flere medlemmer, har det ikke vært mulig å snu denne utviklingen.

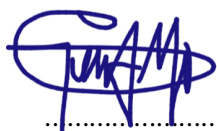
Miljø

Organisasjonens virksomhet medfører ikke forurensning eller utslipp som kan være til skade for det ytre miljø. Det har derfor ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak på dette området.

Andre forhold

Det er, etter det styret kjenner til, ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets avslutning som har betydning for selskapets stilling og resultat.

Oslo, 21. april 2021



Geir A. Mo
Styreleder



Inger-Lise M. Nøstvik
Nestleder




Harald Jachwitz Andersen
Styremedlem



Jan Johansen
Styremedlem



Stein Gunnes
Styremedlem



Øyvind Solberg Thorsen
Direktør

Organisasjon og ansatte

Styret

Foreningens styre har etter årsmøtet i 2020 bestått av seks menn og én kvinne. Styrearbeidet i OFV omfatter både strategisk utvikling av selskapet og behandling av politiske saker. For å sikre bred forankring for foreningens arbeid, behandles policydokumenter og viktige politiske saker i Rådet. Rådet består av en representant for hver av de 22 landsomfattende medlemsorganisasjonene, samt styreleder i OFV AS. Rådet ledes av styreleder i OFV.

Styret har etter årsmøtet i 2020 hatt følgende sammensetting:

| | | |
|-----------------|--|---|
| Styreleder: | Geir A. Mo | Norges Lastebileier-Forbund |
| Nestleder: | Inger-Lise M. Nøstvik | Drivkraft Norge |
| Styremedlemmer: | Harald Jachwitz Andersen Jan Johansen Stein Gunnes | Hovedorganisasjonen Virke Trygg Trafikk Maskinentreprenørenes Forbund |
| Varamedlem 1: | Øystein Olsen | ITS Norge |
| Varamedlem 2: | Arne Aakre | Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg |

Valgkomiteen

Årsmøtet i 2020 utnevnte følgende valgkomité:

| | | |
|-------------|--------------------------------|--|
| Leder: | Tore Tøtdal | American Car Club of Norway |
| Medlemmer: | Tom Slungaard Erik Andresen | Finansieringsselskapenes Forening Bilimportørenes Landsforening |
| Varamedlem: | Arild Hansen | Autobransjens Leverandørforening |

Administrasjon og ledelse

Direktøren leder foreningen og OFV AS, og er ansvarlig overfor styret i begge organisasjoner.

Den sentrale administrasjonen i foreningen besto ved utgangen av 2020 av fagsjef, politisk rådgiver og kommunikasjonssjef, i tillegg til foreningens direktør.

| | |
|--------------------|------------------------|
| Direktør | Øyvind Solberg Thorsen |
| Fagsjef | Siri Hov Eggen |
| Politisk rådgiver | Rikard Gaarder Knutsen |
| Kommunikasjonssjef | Lillann Weggelsen |

Medlemmer

Ved utgangen av 2020 var det 48 medlemmer i OFV.

| Landsomfattende organisasjoner | Bedrifter |
|--|--|
| American Car Club of Norway | Bertel O. Steen AS |
| Autobransjens Leverandørforening | Bertel O. Steen Vestfold |
| Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, ATL | Bilservice As |
| Bilimportørenes Landsforening, BIL | BMW Norge AS |
| Dekkimportørenes Forening | Ford Motor Norge AS |
| Drivkraft Norge | Forlaget Last og buss AS |
| Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, EBA | Gjensidige Skadeforsikring |
| Finans Norge | Egmont HM |
| Finansieringsselskapenes Forening | Møller Mobility Group |
| ITS Norge | BPW Hofstads AS |
| Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK | Hyundai Motor Norge |
| Kongelig Norsk Automobilklub, KNA | If Skadeforsikring NUF |
| MA Rusfri trafikk og livsstil | Iveco Norge AS |
| Maskinentreprenørenes Forbund, MEF | Leaseplan Norge AS |
| NHO Transport | Man Last & Buss AS |
| Norges Bilbransjeforbund, NBF | Motorgruppen AS |
| Norges Biloppsamleres Forening | Motor-Trade AS |
| Norges Lastebileier-Forbund, NLF | Nordea Finans AS |
| Norges Taxiforbund | Norsk Scania AS |
| Trygg Trafikk | Rutebileiernes Standardiseringsforbund |
| Veiteknisk Institutt | Subaru Norge AS |
| Virke | Toyota Drammen AS |
| | Toyota Norge AS |
| | Toyota Oslo AS |
| | Viking Redningstjeneste AS |
| | Volvo Car Norway AS |

OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN
RESULTATREGNSKAP PR. 31. DESEMBER

| | Note | 2020 | 2019 |
|---|---------|-------------|-------------|
| Driftsinntekter og driftskostnader | | | |
| Kontingentinntekter | | 715 972 | 723 561 |
| Veikonferansen/ Eksterne foredrag | | 0 | 14 400 |
| Andre driftsinntekter | | 0 | 280 |
| <i>Sum driftsinntekter</i> | | 715 972 | 738 241 |
| Prosjektkostnader | 7 | 792 500 | 328 913 |
| Lønnskostnader | 2, 4, 5 | 2 971 189 | 2 123 349 |
| Avskrivninger | 8 | 105 941 | 54 860 |
| Andre driftskostnader | 4 | 841 400 | 1 244 253 |
| <i>Sum driftskostnader</i> | | 4 711 030 | 3 751 375 |
| Driftsresultat | | (3 995 058) | (3 013 134) |
| Finansinntekter og finanskostnader | | | |
| Aksjeutbytte | 6 | 3 500 000 | 3 100 000 |
| Annen renteinntekter | | 2 251 | 20 351 |
| Annen finansinntekt | 3 | 1 257 512 | 258 769 |
| Rentekostnad datterselskap | 6 | (26 560) | (13 941) |
| Rentekostnad | | (419) | (301) |
| Annen finanskostnad | | 0 | (26 521) |
| <i>Netto finansposter</i> | | 4 732 784 | 3 338 357 |
| Årets resultat | | 737 726 | 325 223 |
| Overføringer og disponeringer: | | | |
| Overført (til) fra egenkapital | | (737 726) | (325 223) |
| <i>Sum overført</i> | | (737 726) | (325 223) |

OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN
BALANSE PR. 31. DESEMBER

| EIENDELER | Note | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------------|-------------------|
| Anleggsmidler | | | |
| <i>Varige driftsmidler</i> | | | |
| Driftsløsøre, inventar, utstyr o.l | 8 | 346 050 | 451 990 |
| <i>Finansielle anleggsmidler</i> | | | |
| Investering i datterselskap | 6 | 401 738 | 401 738 |
| Sum anleggsmidler | | 747 787 | 853 728 |
| Omløpsmidler | | | |
| <i>Fordringer</i> | | | |
| Kundefordringer | 9 | 100 039 | 355 583 |
| Fordring på datterselskap | 6, 9 | 127 603 | 0 |
| Andre fordringer | | 0 | 27 211 |
| <i>Sum fordringer</i> | | 227 642 | 382 794 |
| <i>Andre finansielle instrumenter</i> | | | |
| Verdipapirfond | 3 | 9 321 433 | 5 924 860 |
| <i>Sum andre finansielle instrumenter</i> | | 9 321 433 | 5 924 860 |
| <i>Bankinnskudd</i> | | | |
| Bankinnskudd | | 885 805 | 3 499 160 |
| <i>Sum bankinnskudd</i> | | 885 805 | 3 499 160 |
| Sum omløpsmidler | | 10 434 881 | 9 806 814 |
| SUM EIENDELER | | 11 182 668 | 10 660 542 |

OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN
BALANSE PR. 31. DESEMBER

EGENKAPITAL OG GJELD

| | Note | 2020 | 2019 |
|---------------------------------|------|------------|------------|
| Egenkapital | | | |
| Egenkapital pr. 01.01 | | 9 097 376 | 8 772 153 |
| Årets resultat | | 737 726 | 325 223 |
| Egenkapital pr. 31.12 | | 9 835 102 | 9 097 376 |
| Sum egenkapital | | 9 835 102 | 9 097 376 |
| Gjeld | | | |
| <i>Kortsiktig gjeld</i> | | | |
| Leverandørgjeld | | 417 290 | 3 434 |
| Skyldige offentlige avgifter | | 0 | 3 600 |
| Gjeld til datterselskap | 6 | 0 | 1 186 810 |
| Annen kortsiktig gjeld | | 930 276 | 369 322 |
| <i>Sum kortsiktig gjeld</i> | | 1 347 566 | 1 563 166 |
| Sum gjeld | | 1 347 566 | 1 563 166 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD | | 11 182 668 | 10 660 542 |

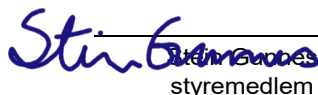
Oslo, 21.04.2021



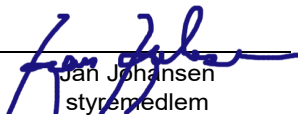
Geir A. Mo
styreleder



Inger-Lise M. Nøstvik
nestleder



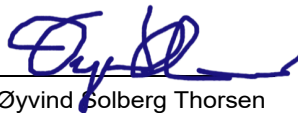
Stein Gundersen
styremedlem



Jan Johansen
styremedlem



Harald Janowitz Andersen
styremedlem



Øyvind Solberg Thorsen
Direktør

OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN

Noter til regnskapet for 2020

Note nr. 1 - Regnskapsprinsipper

Foreningen er et lite foretak i henhold til regnskapsloven og har lagt følgende regnskapsprinsipper til grunn.

Vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være forbigående.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Inntekter

Inntektsføring av kontingent skjer ved fakturering. Inntektsføring av leverte varer og tjenester skjer på faktureringstidspunktet. Bidrag inntektsføres når de mottas. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Aksjer i datterselskap

Investering i datterselskap har foretaket valgt å balanseføre til anskaffelseskost. Mottatt utbytte fra datterselskap inntektsføres som finansinntekt.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

Skatter

Foreningens virksomhet er ikke skattepliktig.

Note nr. 2 - Sammenslåtte poster

Lønnskostnader består av følgende poster:

| | 2020 | 2019 |
|----------------------|-----------|-----------|
| Lønninger | 2 075 497 | 2 551 834 |
| Arbeidsgiveravgift | 300 979 | 263 041 |
| Andre lønnskostnader | 594 714 | (10 010) |
| Sum lønnskostnader | 2 971 189 | 2 123 349 |

OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN

Noter til regnskapet for 2020

Note nr. 3 - Verdipapirfond

Selskapet har investert i verdipapirfond.
Fondene er bokført til kostpris på kr 9 321 433 pr. 31.12.2020.

Renteinntekt på verdipapirfond utgjør kr 3 902, mens gevinst ved salg av rentefond utgjør kr 115 886.
Gevinst ved salg av aksjefond utgjør kr 1 137 724.

Note nr. 4 - Ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte

Selskapet har 3 årsverk pr 31.12.2020.
Foreningen ledes av administrerende direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.
Det er ikke utbetalt godtgjørelse til daglig leder.

Styrehonorar er kostnadsført med kr 236 250 i 2020.

Kostnadsført revisjonshonorar i 2020 utgjør kr 30 000 inkl. mva.

Note nr. 5 - Obligatorisk tjenstepensjon

Foreningen er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon.
Ansatte i foreningen er inkludert i den kollektive pensjonsordningen som datterselskapet har etablert. Den kollektive pensjonsordningen oppfyller kravene etter loven.

Note nr. 6 - Investering i datterselskap

Opplysningsrådet for Veitrafikken har eierandel i følgende selskap:

| | Anskaffelses- tidspunkt | Forretnings- kontor | Eierandel/ stemmerett | Selskapets egenkap. 100 % | Selskapets Årsresultat | Bokført verdi 31.12.2020 |
|---|--|------------------------|--------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| Opplysningsrådet for Veitrafikken AS | 26.01.1993, 15.02.2006 og 22.12.2014 | Oslo | 100 % | 9 795 121 | 4 996 505 | 401 738 |

Det er inntektsført kr 3 500 000 i utbytte fra datterselskapet i 2020.

OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN
Noter til regnskapet for 2020

Note nr. 6 - Investering i datterselskap, forts.

Det er ikke utarbeidet konsernregnskap for morselskapet Opplysningsrådet for Veitrafikken.

Investeringen er regnskapsført etter kostmetoden.

| | | |
|-----------------------------------|-------------|-------------|
| <i>Mellomværende i konsern:</i> | <i>2020</i> | <i>2019</i> |
| Kortsiktig fordring datterselskap | 127 603 | 0 |
| Kortsiktig gjeld datterselskap | 0 | 1 186 810 |

Mellomværende renteberegnes med rentesats som tilsvarer normalrenten fastsatt av det offentlige. Det er beregnet en rentekostnad på kr 26 560 på mellomværende med datterselskapet i 2020, mot kr 13 941 i 2019.

Note nr. 7 - Spesifikasjon av prosjekter

Selskapets prosjektkostnader utgjør kr. 792 500 i 2020.

Dette gjelder innkjøpte tjenester vedrørende utarbeidelse av en ny statusrapport om kvaliteten på det norske veinettet.

Note nr. 8 - Varige driftsmidler

| | <i>Inventar/utstyr</i> | <i>Kontorutstyr</i> | <i>SUM</i> |
|--------------------------------------|------------------------|---------------------|------------|
| Anskaffelseskost pr 01.01. | 485 989 | 20 861 | 506 850 |
| Anskaffelseskost pr. 31.12. | 485 989 | 20 861 | 506 850 |
| Akkumulerte avskrivninger pr. 01.01. | 53 122 | 1 738 | 54 860 |
| Årets ordinære avskrivninger | 98 987 | 6 954 | 105 941 |
| Akkumulerte avskrivninger pr. 31.12. | 152 109 | 8 692 | 160 801 |
| Bokført verdi pr. 31.12. | 333 881 | 12 169 | 346 050 |
| Avskrivningssats | 5 år | 3 år | |

Note nr. 9 - Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført til pålydende. Det er ikke konstaterte tap på kundefordringer i 2020.

Verification

Transaction 09222115557446163953

Document

OFV årsrapport 2020 med styrets beretning og
årsregnskap
Main document
25 pages
Initiated on 2021-04-30 14:45:46 CEST (+0200) by Intility
eSign (le)
Finalised on 2021-05-09 13:36:37 CEST (+0200)

Initiator

Intility eSign (le)
esign@intility.no

Signing parties

Øyvind Solberg Thorsen (ØST)
On behalf of Opplysningsrådet for Veitrafikken
ost@ofv.no
95926018



Signed 2021-04-30 14:46:47 CEST (+0200)

Geir Mo (GM)
On behalf of NLF
gam@lastebil.no
93030388



Signed 2021-05-07 10:53:30 CEST (+0200)

Inger-Lise Nøstvik (IN)
On behalf of Drivkraft Norge
iln@drivkraftnorge.no
93263377



Signed 2021-05-07 15:27:47 CEST (+0200)

Harald Andersen (HA)
On behalf of Hovedorganisasjonen Virke
h.j.andersen@virke.no
48992244



Signed 2021-04-30 18:23:51 CEST (+0200)

Jan Johansen (JJ)
On behalf of Trygg Trafikk
jjohansen@tryggtrafikk.no
90598730



Signed 2021-04-30 14:48:49 CEST (+0200)

Stein Gunnes (SG)
On behalf of MEF
stein.gunnes@mef.no
90986306



Signed 2021-05-09 13:36:37 CEST (+0200)



Verification

Transaction 09222115557446163953

This verification was issued by Scrive. Information in italics has been safely verified by Scrive. For more information/evidence about this document see the concealed attachments. Use a PDF-reader such as Adobe Reader that can show concealed attachments to view the attachments. Please observe that if the document is printed, the integrity of such printed copy cannot be verified as per the below and that a basic print-out lacks the contents of the concealed attachments. The digital signature (electronic seal) ensures that the integrity of this document, including the concealed attachments, can be proven mathematically and independently of Scrive. For your convenience Scrive also provides a service that enables you to automatically verify the document's integrity at: <https://scrive.com/verify>

