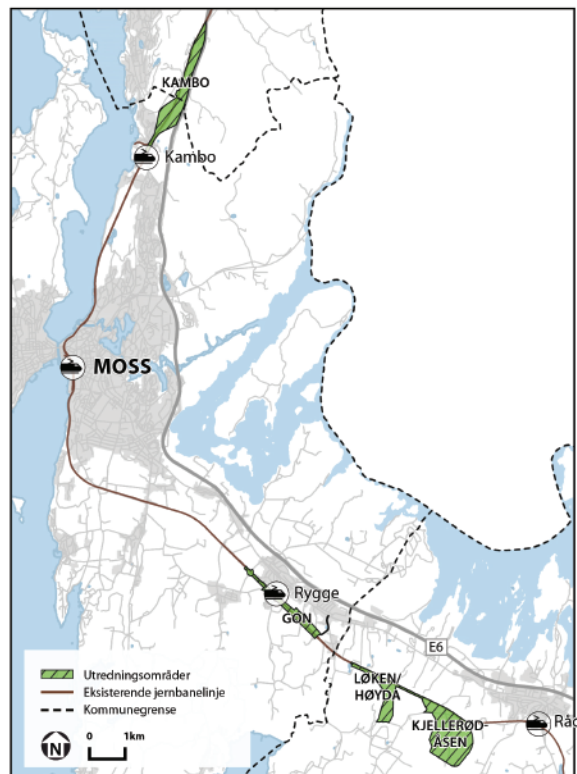


Prissatte konsekvenser

Silingsrapport med konsekvensutredning, fagrapport
Hensetting Moss
InterCity Østfoldbanen

Februar 2020



BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 2 av 15 Dok.n ICH-11-A-25044 Rev.: 05A Dato 12.02.2020
------------------------------------	---	---

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	4
2	INNLEDNING	5
2.1	Bakgrunn og formål med prosjektet.....	5
2.2	Definisjon av tema.....	5
3	BESKRIVELSE AV TILTAK OG SAMMENLIKNINGSGRUNNLAG.....	6
3.1	Nullalternativet	6
3.2	Kambo.....	7
3.3	Gon	7
3.4	Løken/Høyda.....	8
3.5	Kjellerødåsen Vest	9
3.6	Kjellerødåsen Øst.....	9
4	KOSTNADSEFFEKTIVITETSANALYSE.....	10
4.1	Beregningsforutsetninger	10
4.2	Investeringskostnader	10
4.3	Kostnader til tomtogkjøring (operatørkostnader).....	11
4.4	Drifts og vedlikeholdskostnader.....	12
4.5	Støy.....	12
4.6	Sammenstilling kostnadseffektivitetsanalyse	13
5	KONKLUSJON/RANGERING AV ALTERNATIVENE.....	14
6	REFERANSER.....	15

BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 3 av 15 Dok.n ICH-11-A-25044 Rev.: 05A Dato 12.02.2020
------------------------------------	---	---

FORORD

I tråd med Inter-City prosjektet skal det planlegges og bygges dobbeltspor på Østfoldbanen, først til Moss, deretter til Fredrikstad (Seut), Sarpsborg og til slutt Halden. Før det kan kjøres flere tog på dobbeltsporet må det etableres togparkering, eller hensetting. For å finne et egnet areal for et hensettingsanlegg i Mosseregionen har Bane NOR startet arbeidet med en reguleringsplan for tiltaket. Planprogrammet [7] beskriver dette planarbeidet nærmere.

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger vedlegg II A pkt. 10 bokstav c) [8] skal det vurderes om tiltaket krever konsekvensutredning. Tiltaket vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og er konsekvensutredningspliktig etter plan- og bygningslovens § 4-2.

Innledningsvis i reguleringsprosessen er fire mulige plasseringer av tiltaket vurdert og konsekvensutredet; Kambo, Gon, Løken/Høyda og Kjellerødåsen. Fagrapport KU prissatte konsekvenser ICH-11-A-25044 inngår i konsekvensutredning for planprogram for reguleringsplan for hensetting Moss. Det er også utarbeidet fagrapporter for de ikke prissatte temaene landskap, naturressurser, naturmangfold, kulturarv og friluftsliv / by- og bygdsliv. Konsekvensutredningen er sammenstilt i ICH-11-A-25056 Hovedplan-Silingsrapport med konsekvensutredning [7]. Her er også lokale og regionale virkninger omtalt, det er ikke utarbeidet en egen rapport for dette temaet. Alle dokumentene er gjort tilgjengelig på Bane NORs nettsider.

Rambøll er plankonsulent, og Erik Spilsberg har hatt det faglige ansvaret for fagrapporten.

Alle illustrasjoner i rapporten er utarbeidet av Rambøll der ikke annet er spesifisert. Stedsnavn i rapporten forholder seg til Kartverkets skriveform.

1 SAMMENDRAG

Fagrapport KU Prissatte konsekvenser ICH-11-A-25044 inngår i konsekvensutredning for planprogram til reguleringsplan for hensetting Moss. Prissatte konsekvenser omfatter alle virkninger som kan verdsettes i kroner og øre gjennom etablert verdsettingsmetodikk.

For et tiltak hvor det er mulig å verdsette kostnadssiden, mens det er store problemer med å verdsette nytten, vil en kostnadseffektivitetsanalyse være egnet. Gjennom disse analysene beregnes hvilke tiltak som minimerer kostnadene ved å oppnå et gitt mål. Målet tas da som gitt og underlegges ikke noen verdsetting.

Det er gjennomført en kostnadseffektivitetsanalyse for de fem aktuelle hensettingsalternativene:

- Kambo.
- Gon.
- Løken/Høyda.
- Kjellerødåsen Vest.
- Kjellerødåsen Øst.

Kostnadskomponentene som inngår i analysen er:

- Investeringskostnader (anleggskostnader).
- Drifts- og vedlikeholdskostnader.
- Operatørkostnader (kostnader til tomtogkjøring).

For støyvirkninger er det ikke funnet forskjeller i alternativene som gir utslag i kostnadseffektivitetsanalysen.

De komponentene som påvirker beregningen mest er investeringskostnader og operatørkostnader. Operatørkostnadene (kostnader til tomtogkjøring) øker ved økende avstand fra siste betjente stasjon til hensettingsanlegget.

Sammenstillingen viser at Løken/Høyda og Gon kommer best ut i kostnadseffektivitetsanalysen med 1336 og 1352 millioner kroner i nåverdi. Kjellerødåsen Vest og Kambo kommer dårligst ut med nåverdi på henholdsvis 1826 og 1715 millioner kroner.

Basert på fagtema prissatte konsekvenser (kostnadseffektivitet) rangeres derfor alternativene Løken/Høyda og Gon som best og tilnærmet likeverdige. Løken/Høyda ligger lavest i investeringskostnad, men har noe høyere kostnader til tomtogkjøring enn Gon.

BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 5 av 15 Dok.n ICH-11-A-25044 Rev.: 05A Dato 12.02.2020
------------------------------------	---	---

2 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn og formål med prosjektet

Formålet med planarbeidet er å avsette et område for lokalisering av nytt hensettingsanlegg i Mosseregionen. Planarbeidet skal bidra til å nå målsetningene for InterCity-satsingen og bidra til at beslutningen om lokalisering av nytt hensettingsanlegg tas på et best mulig grunnlag.

2.2 Definisjon av tema

Prissatte konsekvenser omfatter alle virkninger som kan verdsettes i kroner og øre gjennom etablert verdsettelsesmetodikk. Normalt dreier det seg i hovedsak om trafikant- og brukernytte, investeringskostnader, operatørkostnader og kostnader for tredjepart (ulykker, støy m.m.).

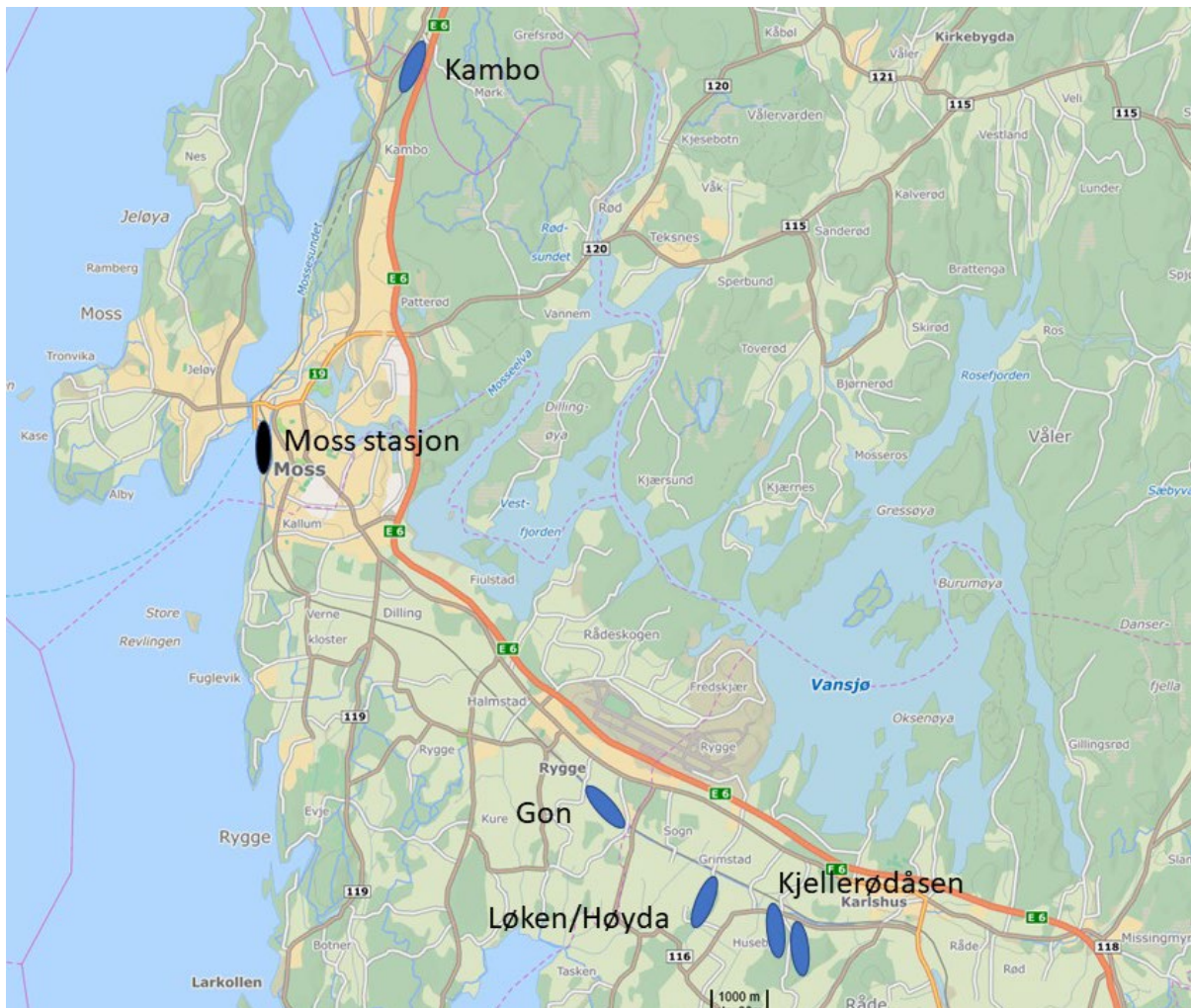
For samferdselsanlegg gjennomføres normalt en nytte-kostnadsanalyse for å sammenstille nytte og kostnader. I en nytte-kostnadsanalyse tallfestes alle positive og negative virkninger av et tiltak i kroner så langt det lar seg gjøre, ut fra et hovedprinsipp om at en konsekvens er verdt det befolkningen til sammen er villig til å betale for å oppnå den. Dersom betalingsvilligheten for alle tiltakets nyttevirksomheter er større enn summen av kostnadene, defineres tiltaket som samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Et hensettingsanlegg for plassering av tog er å anse som en nødvendig forutsetning for å kunne realisere dobbeltsporutbygging i InterCity-området. Nytt av et hensettingsanlegg blir derfor umulig å isolere og beregne siden nullalternativet da skulle innebære en dobbeltsporutbygging med tilhørende togtilbud uten å ha noe sted å plassere togene. Det vil derfor ikke gi noen mening å fastsette om et hensettingsanlegg er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

For et tiltak hvor det er mulig å verdsette kostnadssiden, mens det er store problemer med å verdsette nytten, vil en kostnadseffektivitetsanalyse være mer egnet. Gjennom disse analysene beregnes hvilke tiltak som minimerer kostnadene ved å oppnå et gitt mål. Målet tas da som gitt og underlegges ikke noen verdsetting. Denne analyseformen er også relevant for tiltak med like nyttevirksomheter, for eksempel verdien av liv og helse.[1]

3 BESKRIVELSE AV TILTAK OG SAMMENLIKNINGSGRUNNLAG

I en konsekvensanalyse representerer tiltaket den årsaken som skal analyseres. Konsekvensen er virkningen av dette tiltaket. Tiltaket ligger til grunn for fagtemaene som analyseres i den samfunnsøkonomiske analysen.



Figur 1 Hensettingsalternativenes plassering i forhold til Moss stasjon

3.1 Nullalternativet

I en nytte-kostnadsanalyse for et jernbanetiltak sammenlignes det normalt med et nullalternativ. Som beskrevet i kapittel 2 gir det ikke mening å sammenligne de prissatte konsekvensene for hensettingsalternativene med et nullalternativ. Siden det gjennomføres en kostnadseffektivitetsanalyse, fokuserer man på de kostnadselementene som er ulike i de ulike alternativene og sammenligner alternativene seg imellom.

3.2 Kambo

Hensettingsanlegget på Kambo er plassert nord for Kambo stasjon. Det er dobbeltspor på strekningen og avstanden til Moss stasjon er ca. 9 km. Hensettingsanlegget er plassert mellom hovedsporet i vest og E6 i øst. Dette er det eneste hensettingsalternativet som ligger nord for Moss stasjon.



Figur 2 Hensettingsalternativ Kambo

3.3 Gon

Hensettingsanlegget på Gon er plassert i nærheten av Rygge stasjon på en strekning hvor det allerede er etablert dobbeltspor. Avstanden til Moss stasjon er ca. 10 km. Området ligger på nordsiden av



Figur 3 Hensettingsalternativ Gon

dobbeltsporet. Løsningen beskrives med ventespor i forkant av hensettingsanlegget. Ventesporet vil også fungere som et ekstra spor på Rygge stasjon med adkomst via en midtstilt plattform mellom dette og sydgående hovedspor. Ved etablering av det ekstra sporet på Rygge stasjon må hele stasjonsområdet bygges om. Stasjonen får ny adkomst til den midtstilte

plattformen, samt forlenget eksisterende plattform på nordsiden. Parkeringsplassen sørvest for sporet og veiadkomst til stasjonen blir noe justert.

3.4 Løken/Høyda



Figur 4 Hensettingsalternativ Løken/Høyda

Hensettingsanlegget ved Løken/Høyda ligger ca. 13 km fra Moss stasjon, plassert nord for fv. 116 Saltnesveien mellom Stomner i vest og Huseby i øst. Hensettingsanlegget er plassert i en nord-sørgående skogleddt åsrygg som ligger i et åpent jordbrukslandskap sør for eksisterende hovedspor. Ventespor og avkjøring inn til hensettingsanlegget er plassert på en strekning hvor det allerede er etablert dobbeltspor. Selve hensettingsanlegget er plassert vinkelrett mot hovedsporet og er utformet med servicespor i forkant av sporviften.

3.5 Kjellerødåsen Vest

Hensettingsanlegget er plassert sør for hovedsporet og ca. 14 km sør for Moss stasjon. Selve hensettingsanlegget er plassert vest for høydedraget ved Burum, og vinkelrett mot hovedsporet. Ventespor og avkjøring inn til hensettingsanlegget er plassert på en strekning hvor det allerede er etablert dobbeltspor. Selve hensettingsanlegget er plassert vinkelrett mot hovedsporet og er utformet med servicespor i forkant av sporviften.



Figur 5 Hensettingsalternativ Kjellerødåsen Vest

3.6 Kjellerødåsen Øst

Hensettingsanlegget er plassert sør for hovedsporet og ca. 15 km sør for Moss stasjon. Hensettingsalternativet er plassert i et skogsområde, i en udyrket forsenkning mellom høydedragene. Ventespor og avkjøring inn til hensettingsanlegget er plassert på en strekning hvor det allerede er etablert dobbeltspor. Av- og påkjøring er lokalisert på samme sted som for Kjellerødåsen Vest, men adkomstsporet er ca. 600 meter lengre. Selve hensettingsanlegget er plassert vinkelrett mot hovedsporet og er utformet med servicespor i forkant av sporviften.



Figur 6 Hensettingsalternativ Kjellerødåsen Øst

4 KOSTNADSEFFEKTIVITETSANALYSE

4.1 Beregningsforutsetninger

Levetid

I Jernbanedirektoratets metodehåndbok differensieres anleggenes levetid på ulike komponenter. Underbygning anses å ha en levetid på 100 år mens overbygning, kontaktledning, signalanlegg og elektroanlegg har kortere levetider. I en overordnet betraktning av teknisk, funksjonell og økonomisk levetid, legger vi 60 år til grunn som gjennomsnitt. For enkelhet skyld, for å unngå bruk av restverdi, settes beregningsperioden lik levetiden.

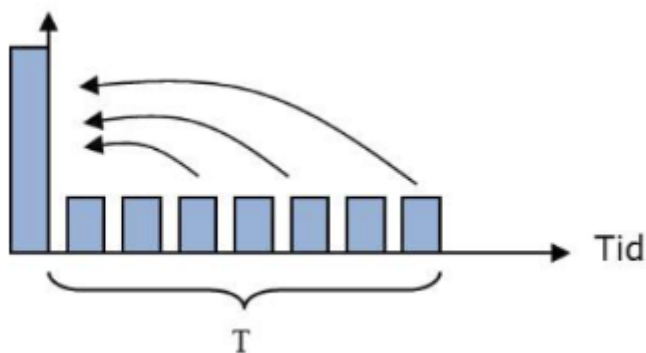
Det forutsettes derfor i denne sammenhengen at operatørkostnader blir en årlig kostnad med like beløp i 60 år etter anlegget er åpnet. Siden vi opererer med fast prisnivå, inngår ikke prisstigning i beregningene.

Kalkulasjonsrente

I henhold til Bane Nors metodehåndbok benyttes 4 % de første 40 år, deretter 3 % når framtidige kostnader skal diskonteres til nåverdi.

Diskonteringsfaktor

Nåverdien av en betalingsrekke med like beløp kan beregnes med følgende formel, hvor r er kalkulasjonsrenten og T er antall år. d_T er diskonteringsfaktoren (sumfaktoren) som multipliseres med den årlige kostnaden



$$d_T \frac{(1+r)^T - 1}{(1+r)^T * r}$$

Med en årlig betalingsrekke med like beløp i 60 år og kalkulasjonsrente som beskrevet over, blir noe forenklet diskonteringsfaktoren (sumfaktoren) ca. 25. Det vil si at summen av diskonterte årlige beløp blir 25 ganger det årlige beløpet. Kalkulasjonsrenten gjør at kostnader langt fram i tid utgjør relativt lite på nåverdien. Dersom man hadde tatt utgangspunkt i en beregningsperiode på 100 år ville faktoren blitt ca. 30. Hvis beregningsperioden hadde vært 40 år ville faktoren vært ca. 21.

4.2 Investeringskostnader

Det er beregnet anleggskostnader for de ulike hensettingsalternativene. Kostnadene er basert på en grunnkalkyle fra juni 2019 og usikkerhetsanalyse som ble gjennomført i august 2019.

BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 11 av 15
		Dok.n ICH-11-A-25044
		Rev.: 05A
		Dato 12.02.2020

Tabell 1 Investeringskostnader (MNOK, 2019-kroner)

Kostnadsposter	Kambo	Gon	Løken/ Høyda	Kjellerødåsen Vest	Kjellerødåsen Øst
Felleskostnader	309	263	265	340	279
Grunnerverv	40	17	5	7	22
Felleskostnader entreprenør	179	147	143	200	155
Underbygning	363	252	262	480	294
Overbygning	101	99	104	105	111
Elektro	188	163	158	161	161
Basisestimat	1180	940	936	1294	1023
P50 etter usikkerhetsanalyse	1630	1282	1245	1726	1354

Tabellen viser at Løken/Høyda og Gon ligger lavest i investeringskostnad og Kjellerødåsen Vest og Kambo høyest. Kostnaden til overbygningen til selve hensettingsanlegget er i det store og hele likt for alle alternativene. Forskjellene er i stor grad knyttet til grunnarbeidene og omfang av bruer.

4.3 Kostnader til tomtogkjøring (operatørkostnader)

Enhetskostnad for tomtogkjøring

I forbindelse med prosjektet hensetting Østlandet ble det tatt utgangspunkt i en sjablonmessig enhetspris på 50 kr. pr kilometer for tomtogkjøring.

I beregningene under er det benyttet enhetspriser fra Jernbanedirektoratets beregningsverktøy SAGA.

Følgende forutsetninger er benyttet i beregningene:

- Alle togsett kjøres som dobbeltsett.
- Antall sett som kjøres inn og ut av anlegget settes lik antallet hensettingsplasser.
- 1 rotasjon ut av anlegget om morgenen og en inn om kvelden. Det tas ikke hensyn til eventuelle togsett som tomtogkjøres til og fra hensettingsanlegget på dagtid. Det tas heller ikke hensyn til eventuell redusert trafikk på helgedager.
- Det forutsettes at togene kjører i 60 km/t i gjennomsnitt for hensettingskjøringen.
- Det er målt opp avstand fra siste betjente stasjon til hensettingsanlegget (start sporvifte).

Tabell 2 Enhetskostnad for tomtogkjøring

	Enhetspriser fra SAGA (2018-kroner)	Beregning	Kroner pr tog-km
Lønnskostnad	868 kr/time	868 kr/t / 60 km/t	14,5
Energikostnad	3,31 kr/sett-kilometer	3,31 kr/sett-km * 2 sett	6,62
Vedlikeholdskostnad	10,41 kr/sett-kilometer	10,41 kr/sett-km * 2 sett	20,82
Sum			41,9

For hensetting Moss er det planlagt en sporvifte med plass til 16 enkle togsett, dvs. 8 dobbeltsett. Det betyr at den årlige kostnaden for hensettingsoperasjonen blir:

*2 operasjoner (fram og tilbake) * 8 togsett * 365 dager/år * 41,9 kroner pr. km * avstand i kilometer.*

BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 12 av 15
		Dok.n ICH-11-A-25044
		Rev.: 05A
		Dato 12.02.2020

Beregning av kostnader til tomtogkjøring

For Kambo er det beregnet at man vil få en ekstra vendeoperasjon som tar ekstra tid (ca. 10 minutter) i begge retninger fordi lokfører må gå over til motsatt side av toget og kjøre motsatt vei. For denne vendeoperasjonen er det forutsatt kun kostnader til timelønn for lokfører (ca. 145 kroner pr. vending).

Tabell 3 Beregning av nåverdi for tomtogkjøring til ulike hensettingslokaliteter

Lokalisering	Avstand fra Moss stasjon (km)	Kostnad pr kilometer (NOK/km)	Kostnad for 8 dobbeltsett pr. år (MNOK)	Nåverdi Kostnad for 8 dobbeltsett (MNOK)
Kambo	8,9	41,9	2,2	54*
Gon	9,7	41,9	2,4	59
Løken/ Høyda	13,1	41,9	3,2	80
Kjellerødåsen Vest	14,4	41,9	3,5	88
Kjellerødåsen Øst	15,0	41,9	3,7	92

*) For alternativ Kambo kommer i tillegg operatørkostnader for en ekstra vendeoperasjon på Moss stasjon, beregnet til å ha en nåverdi på 21 millioner kroner.

4.4 Drifts og vedlikeholdskostnader

Det er undersøkt om drifts og vedlikeholdskostnadene vil variere på de ulike hensettingsalternativene. I samfunnsøkonomiske analyser benyttes ofte en enhetspris pr. km jernbanespor. I dette tilfellet er det brukt en enhetspris på 65 kroner pr. meter spor pr. år (som er standardverdi i jernbanedirektoratets metodeverk for samfunnsøkonomiske analyser). De ulike alternativene har noen få ulikheter i sporenlengde avhengig av utforming av anlegget. Som tabellen under viser gir det svært små utslag i nåverdi. Det kan også ligge noen forskjeller som følge av bruer og andre elementer med spesielle vedlikeholdskostnader.

Tabell 4 Beregning av drifts og vedlikeholdskostnader for spor i hensettingsalternativene

Lokalisering	Lengde spor	Vedlikeholds-kostnad, NOK pr. meter spor pr. år	Vedlikeholds-kostnad pr. år (NOK)	Vedlikeholds-kostnad Nåverdi (MNOK)
Kambo	6510 m	65	412 000	10,3
Gon	6300 m	65	426 000	10,6
Løken/Høyda	6700 m	65	438 000	11,0
Kjellerødåsen Vest	7380 m	65	482 000	12,1
Kjellerødåsen Øst	8060 m	65	527 000	13,2

4.5 Støy

Støy behandles som en prissatt effekt i konsekvensutredninger. Eventuelle kostnader til støyskjerming blir beregnet og inngår i kostnadsoverslaget. Den samfunnsøkonomiske virkningen av at mennesker blir utsatt for ulike støynivåer før og etter gjennomføring av tiltaket kan også inngå i de prissatte konsekvensene.

Det er utarbeidet en egen støyrapport som redegjør for støypåvirkning både før og etter tiltak for de ulike hensettingsalternativene. Konklusjonen i rapporten er at ingen av hensettingsalternativene gir støypåvirkning av nevneverdig størrelse. For Kambo blir 6 boliger liggende i gul støysone, men andre støykilder er dominerende i forhold til hensettingsanlegget. De andre alternativene medfører at 0 - 2

boliger kommer innenfor gul støysone uten skjerming. Alle de utsatte boligene kan skjermes langs anlegget eller lokalt, noe som resulterer i tilfredsstillende støynivå.

Støy anses derfor ikke å være et beslutningsrelevant tema for valg av hensettingsalternativ, og inngår ikke som del av kostnadseffektivitetsanalysen.

4.6 Sammenstilling kostnadseffektivitetsanalyse

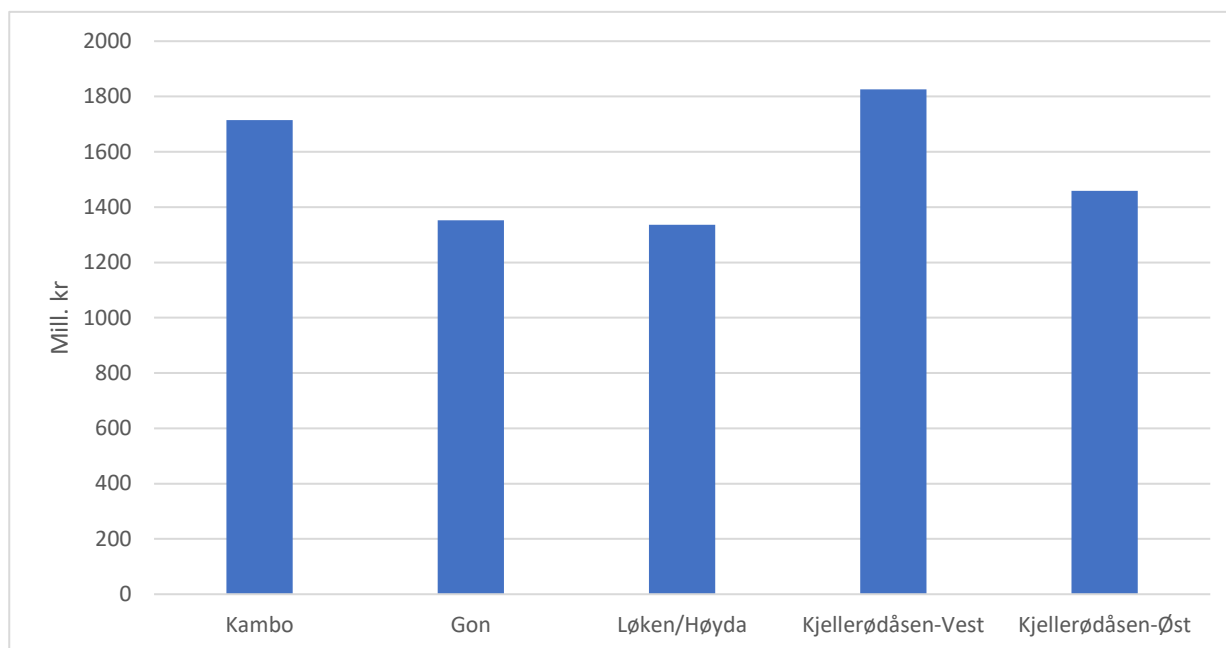
Basert på de prissatte størrelsene investeringskostnader, operatørkostnader og drifts- og vedlikeholdskostnader får vi følgende sammenstilling:

Tabell 5 Sammenstilling av nåverdi for beregnede elementer (alle tall i MNOK)

	Investerings- kostnad etter usikkerhetsanalyse	Drift- og vedlikeholds- kostnad	Operatørkostnader	Sum nåverdi
Kambo	1630	10	75*	1715
Gon	1282	11	59	1352
Løken/Høyda	1245	11	80	1336
Kjellerødåsen-Vest	1726	12	88	1826
Kjellerødåsen-Øst	1354	13	92	1459

*) Inkludert kostnader for ekstra vendeoperasjon for tog som må snu og kjøre tilbake på 21 millioner

Det presiseres at nåverdien er en forenklet framstilling av de kostnadskomponentene som varierer mellom alternativene og inneholder ikke samtlige kostnader. Drift av selve hensettingsanlegget (bygninger, personell m.m.) er f.eks. ansett å bli like for alle alternativene og inngår ikke i sammenstillingen.



Figur 7 Sammenstilling av nåverdi for kostnadsberegnete elementer

For enkelthets skyld er nåverdien for anleggskostnadene satt lik investeringskostnaden. Det er altså ikke tatt hensyn til at anleggskostnadene vil fordele seg utover en anleggstid på to/tre år. Forenklingen vil ikke påvirke rangeringen av alternativene.

BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 14 av 15 Dok.n ICH-11-A-25044 Rev.: 05A Dato 12.02.2020
------------------------------------	---	--

Sammenstillingen viser at Løken/Høyda og Gon kommer best ut i kostnadseffektivitetsanalysen med 1336 og 1352 millioner kroner i nåverdi. Kjellerødåsen Vest og Kambo kommer dårligst ut med nåverdi på henholdsvis 1826 og 1715 millioner kroner.

5 KONKLUSJON/RANGERING AV ALTERNATIVENE

Basert på fagtema prissatte konsekvenser (kostnadseffektivitet) rangeres alternativ Gon og Løken/Høyda som best og omtrent likeverdige. Løken/Høyda ligger lavest i investeringskostnad, men har noe høyere kostnader til tomtogkjøring enn Gon.

BANE NOR Hensetting Moss	KU fagrapport Prissatte konsekvenser	Side: 15 av 15 Dok.n ICH-11-A-25044 Rev.: 05A Dato 12.02.2020
------------------------------------	---	--

6 REFERANSER

- [1] Rundskriv R-109/14 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. Finansdepartementet 30.04.2014
- [2] Statens vegvesen Vegdirektoratet 2018. Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Veiledning.
- [3] Jernbanedirektoratet Veileder i samfunnsøkonomiske analyser i jernbanesektoren.
- [4] Bane NOR 7.5.2019 Hensetting Moss – Kostnadsestimat (ICH-11-A-25036)
- [5] Bane NOR Hensetting Moss – Teknisk hovedplan (ICH-11-A-25037)
- [6] Bane NOR Hensetting Moss – Fagrapport støy (ICH-11-A-25055)
- [7] Bane NOR Hensetting Moss- Hovedplan-Silingsrapport med konsekvensutredning (ICH-11-A-25056)

ICH-11-A-25044

Utgitt Februar 2020

Utgave 05A

Utgitt av Bane NOR

Foto Einar Aslaksen, N.Tourenc og Hilde Lillejord, Bane NOR

Postadresse Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon