



02/07/14

Miljøkonsekvenser av søndagsåpne butikker

Rapport til Handelens samarbeidsutvalg

1	Sammendrag	3
2	Miljøkonsekvenser av søndagsåpne butikker	4
2.1	Introduksjon	4
2.2	Metode og datakilder	4
2.3	Antagelser	5
	2.3.1 Case: CitySyd	5
	2.3.2 Respons	6
3	Beregningsresultat – 4,6 prosent økt CO₂-utslipp i detaljhandelen	7
3.1	Endringer for CitySyd isolert	7
3.2	Endringer detaljhandelen – 1800 lastebiler, én runde rundt jorda	7
	Vedlegg	9
	Transportmengde arbeidsreiser i detaljhandelen	9
	Klimagassutslipp knyttet til detaljhandelen	9
	Beregning av <i>endringer</i> i detaljvarehandelens transport og klimagassutslipp	10
	Referanseliste	11

For information on obtaining additional copies, permission to reprint or translate this work, and all other correspondence, please contact:

DAMVAD

info@damvad.com
damvad.com

Copyright 2013

1 Sammendrag

Endringer i butikkers åpningstidsbestemmelser påvirker alle individer på en eller annen måte. Virkningene kan oppleves ulikt avhengig av preferanser. Påvirkningene på miljøet vil imidlertid være klart mer entydige. Det er all grunn til å regne med at transportomfang og energibruk vil øke med utvidet åpningstid.

Dette notatet gir rimelige anslag på endringer i klimautslipp som følger av søndagsåpne butikker. Effektene er knyttet til flere jobbreiser, noe mer varetransport og mer energiforbruk ved søndagsåpne butikker.

Hovedresultatene for detaljhandelen er:

- ✚ Transporten av ansatte anslås å øke med 10 pst., tilsvarende 74 mill. km. per år.
- ✚ Varetransporten anslås å øke med 0,5 pst. Den begrensede økningen kommer av en forutsetning om at kun ferskvarer og frukt og grønt leveres på søndager.
- ✚ Energiforbruket anslås å øke med 10,6 pst.
- ✚ Klimagassutslippene fra økt varetransport, arbeidsreiser og oppvarming etc. øker fra 464 til 486 tusen tonn CO₂-ekvivalenter per år.
- ✚ Utslippene av klimagasser anslås å øke med 21 350 tonn CO₂-ekvivalenter per år, som tilsvarer 4,6 pst.
- ✚ For å slippe ut tilsvarende mengde klimagasser som detaljvarehandelen vil gjøre som følger av søndagsåpne butikker per år, må en 3,5 mil lang konvoi bestående av 1814 lastebiler kjøre én runde rundt jorda, eller 97 passasjerfly fly rundt jorda én gang.

2 Miljøkonsekvenser av søndagsåpne butikker

2.1 Introduksjon

Siden innføringen av åpningstidsloven av 1998 har det kun vært mulig for bensinstasjoner og butikker under 100 kvm. å selge kiosk- og dagligvarer på søndager.¹ Butikker med større salgsflate vil kun ha mulighet til å holde åpent mandag til og med lørdag. I tillegg er det gitt enkelte næringsmessige unntak fra loven. Viktigst er at loven tillater gartnerier å holde åpent på helligdager.

Begrunnelsen for en slik begrensning av næringsaktørers åpningstid er historisk, men hviler like fullt på en gruppe prinsipielle samfunnsmessige argumenter. Viktigst er trolig ønsket om å legge til rette for en annerledes ukedag, preget av andre verdier.

En endring vil ha konsekvenser for en rekke aktører og påvirker alle individer på en eller annen måte. På samme måte som det finnes argumenter for å begrense salget av dagligvarer på søndager, er det argumenter mot en slik begrensning.

Det er argumenter for både økt og redusert nytte av endringer i åpningstidene, avhengig av både individenes preferanser og hvordan den enkelte blir berørt av andres aktivitet på helligdagen.

Tilsvarende er det argumenter for både økt samlet produsentoverskudd (som følge av eventuelt økt salg) så vel som et redusert samlet produsentoverskudd (som følge av større kostnadsøkning enn salgsøkning).

Miljøvirkningen vil imidlertid være langt mer entydig. Det er all grunn til å regne med at transport-

omfang og energibruk vil øke med økt åpningstid.² Hvor mye er imidlertid usikkert.

Omfanget av miljøkostnadene ved endret åpningstid kan være sentralt dersom man ønsker å få et bedre bilde av de totale effektene ved å tillate søndagsåpne butikker.

Formålet med dette notatet er å gi rimelige anslag på generaliserbare effekter av søndagsåpne butikker på transportmønsteret og energiforbruket.

Notatet er utarbeidet på oppdrag for Handelens samarbeidsutvalg.

2.2 Metode og datakilder

Søndagsåpne butikker vil medføre tre typer miljøeffekter som kan anslås. Flere vil reise på jobb på søndager enn tidligere, energiforbruket vil øke og det vil bli noe mer varetransport. Det er derimot usikkerhet knyttet til omfanget av alle disse effektene.

For å beregne effekten på arbeidsreiser har vi tatt utgangspunkt i dagens omfang av arbeidsreiser i detaljhandelen. Omfanget er beregnet med utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås (SSB) data over klimagassutslipp, nasjonalregnskapets oversikt over sysselsetting og Transportøkonomisk institutts reisevaneundersøkelse fra 2009 (RVU 2009). Til sammen gir disse datakildene oss muligheten til å beregne omfanget av og klimautslipp knyttet til dagens arbeidsreiser, energiforbruk (oppvarming og belysning) og varetransport i detaljhandelen. Se vedlegg for en detaljert gjennomgang av framgangsmåten.

¹ Åpningstidsloven av 1998 ble opphevet 1. april 2003, slik at begrensninger på butikkens åpningstider på hverdager ble opphevet, men bestemmelsene om åpningstider på helligdager ble flyttet til lov om helligdager og helligdagsfred.

² Det er kun hvis søndagshandelende kunder i gjennomsnitt erstatter lange transporter med korte handleturner, det kan tenkes motsatt resultat. I tillegg må kundenes reduserte transporter overstige handelsnæringenes økte transportbehov.

Omfanget av varetransport i dagligvarehandelen er beregnet på basis av SSBs statistikk over klimagassutslipp fordelt på næring og kilde.³ Se vedlegg for detaljert gjennomgang av framgangsmåten.

Søndagsåpnebutikker innebærer noe mer energibruk til oppvarming og annet. Dagens energibruk i detaljhandelen er beregnet på basis av SSBs statistikk over klimagassutslipp knyttet til kilde og næring. Klimagassutslippene knyttes spesifikt til oppvarming, noe som gjør det mulig å beregne både status og endringen som følger av søndagsåpne butikker.

Utslippene av klimagasser og CO₂-ekvivalenter per kilometer fordelt på kjøretøy er beregnet med utgangspunkt i SSBs rapport 33/2013.⁴

For å få et godt anslag på størrelsen på endringer i arbeidsreiser som følger av søndagsåpne butikker, har vi intervjuet et utvalg butikker i og ledelsen ved et mellomstort kjøpesenter, CitySyd utenfor Trondheim.

Med utgangspunkt i intervjuene med aktørene på CitySyd og dokumentstudier ble det mulig å utforme rimelige antagelser om prosentvise endringer i transportmengde og klimagassutslipp dersom senteret holder åpent på søndager. Antagelsene danner også utgangspunktet for å beregne endringer knyttet til arbeidsreiser, varetransport og energiforbruk.

2.3 Antagelser

Intervjuene underbygget en overordnet antagelse om at samlet omsetning i varehandelen ikke vil

øke som følge av søndagsåpne butikker. I stedet vil eksisterende omsetning bli fordelt på flere dager, med lavere butikkproduktivitet som resultat.

I praksis vil alle butikker i et kjøpesenter holde åpent dersom andre i bransjen holder åpent. Årsaken var at søndagsåpent ville bli nødvendig for å hevde seg i markedet og unngå omsetningsfall.

Imidlertid trenger ikke alle aktørene nye vareleveranser. Kun matvarebutikker så behov for det. Detaljvarehandelen ut over dagligvarehandelen antas å holde sin mengde vareleveranser uendret.

Antagelsen fravær av vekst i samlet dagligvarekonsum bremser miljøeffekten av søndagsåpne butikker. Skulle det vise seg at en liberalisering av åpningstidsbestemmelsen gir økt omsetning, vil de tilhørende miljøeffektene bli større enn våre anslag.

I forlengelse av at omsetningen ikke vil øke, ser vi bort fra endringer i kundetransport i våre beregninger av endringer i klimagassutslipp og transportmengde. De kundene som handler på søndager antas følgelig å handle denne dagen på bekostning av en annen dag. Det kan ikke utelukkes at søndagsåpne butikker gir flere handler per kunde. I så fall vil våre anslag undervurdere miljøeffekten av søndagsåpne butikker.

Det kan heller ikke utelukkes at søndagshandel kommer i stedet for annen søndagsaktivitet for husholdninger (turer, fritidsaktiviteter eller annet). Miljøeffekten av dette vil avhenge av hvilken aktivitet som krever mest transport og nettoeffekten er usikker. Antagelsen vil neppe påvirke resultatet vesentlig.

2.3.1 Case: CitySyd

Vi har antatt følgende knyttet til hvordan CitySyd vil tilpasse seg dersom søndagsåpne butikker tillates:

³ Tabell: 09288: Klimagasser fra norsk økonomisk aktivitet, etter næring og komponent

⁴ SSB. «Rapport 33/2013 Samferdsel og miljø» (2013), Tabell 6.2 side 81.

- ✚ Vi antar at alle butikkene opprettholder sine åpningstider og tilbud.
- ✚ Tilbudet på søndager antas å bli som på lørdager.
- ✚ Renhold, sikkerhet og vaktmestertjenester opprettholdes på søndager, slik at mengden ansatte og transport knyttet til disse aktivitetene øker med en sjettedel ved søndagsåpne butikker (lineært).
- ✚ Antall ansatte øker ikke lineært ved søndagsåpne butikker for detaljhandelen samlet, som følger av at enkelte sentrale oppgaver ikke er nødvendig på søndag (markedssjef for eksempel). Prosentvis økning i antall ansatte antas å være 12,7 pst. ved CitySyd.
- ✚ Dagligvarebutikken COOP Obs! antas å få to leveranser fra sitt sentrale lager ved Gardermoen *daglig*, mens øvrige butikker antas å motta to leveranser fra sentrale lagre på Østlandet *per uke*.
- ✚ Dagligvarebutikken har behov for tilførsel av nye varer på søndager, men utelukken- de av ferskvarer som brød, frukt og grønt. Denne vareleveransen antas å bestå av én varebil som kjører 450 km.
- ✚ Øvrige butikker vil ikke øke sine vareleveranser som følger av søndagsåpent (jf. antagelsen om uendret omsetning).
- ✚ En femtedel av det eksisterende strømforbruket vil påløpe uavhengig av om senteret holder åpent på søndager eller ikke.⁵ Ut over dette antar vi at strømforbruket økes lineært ved søndagsåpent senter.

utgangspunktet vil ha muligheten. Vi antar at vurderingen til varehandelsaktørene ved CitySyd er representative for detaljhandelen i Norge, men at mange mindre butikker likevel godtar omsetnings- tap og holder stengt på søndager. Begrunnelsen er at kostnadsøkningen ved søndagsåpne butikker for enkelte blir større enn tapet som følger av redusert omsetning ved å holde stengt å søndag.

Vi antar at 80 pst. av detaljvarehandelen vil holde åpent på søndager.

2.3.2 Respons

Det er rimelig å anta at ikke alle deler av varehandelen holder åpent på søndager selv om man i

⁵ Så lenge senteret ikke frikobles fra strømmettet vil et visst forbruk ligge i bunn. Antar dermed at 20 pst. av strømforbruket vil være upåvirket av om senteret holder søndagsåpent eller ikke.

3 Beregningsresultat – 4,6 prosent økt CO₂-utslipp i detaljhandelen

3.1 Endringer for CitySyd isolert

Under forutsetningene beskrevet i kapittel 1 ble det mulig å beregne den prosentvise endringen transport for CitySyd, som følger av en hypotetisk åpning på søndager. Resultatene fra disse beregningene er gjengitt i tabell 3.1.

Fra CitySyd sin interne reisevaneundersøkelse har vi at den gjennomsnittlige arbeidsreisen er i underkant av ni km. Dette betyr at søndagsåpne butikker vil øke arbeidsreisene ved CitySyd med anslagsvis 309 mil per søndag (12,7 pst. økning).

Dagligvarebutikken ved senteret antas å få én leveranse av ferskvarer, frukt og grønt dersom man holder åpent søndag. Dette vil medføre at varettransport øker med 0,5 pst. i forhold til dagens omfang.

3.2 Økt CO₂-utsipp i detaljhandelen – 1800 lastebiler, én runde rundt jorda

Selv om CitySyds vurderinger av effektene av muligheten til å holde søndagsåpent er rimelig representative, er ikke nødvendigvis lengden på arbeidsreisene det. En økning i arbeidsreiser i landet som helhet må ta utgangspunkt i gjennomsnittlig arbeidsreiser for detaljhandel i Norge.

Med en responsrate på 80 pst. vil om lag 3600 detaljhandelsbedrifter holde åpent på søndager.⁶ Vi har intet grunnlag for å anta at gjennomsnittlig arbeidsreiser til detaljhandelen skiller seg vesentlig fra gjennomsnittlig arbeidsreiselengde i samfunnet for øvrig. Legger vi ovenstående grunn, kan vi anta at arbeidsreiser til søndagsåpen detaljhandel medfører en økning i arbeidstransport på 10,1 pst., noe som tilsvarer 74 mill. km. per år.⁷

TABELL 3.1
Transportberegninger per uke for CitySyd

Transport (km)	Status (man.-lør.)	Hypotetisk søndag	Endring (pst.)
Ansatte	24367	3089	12,7 %
-- Senterledelse	129	0	0,0 %
-- Renhold, teknisk og sikkerhet	257	43	16,7 %
-- Coop Obs!	2016	300	14,9 %
-- Øvrige butikker	21965	2746	12,5 %
Kunder	0	0	0,0 %
Vareleveranser	89880	450	0,5 %
-- Coop Obs!	5400	450	8,3 %
-- Øvrige butikker (64 stk.)	84480	0	0,0 %
Total transport	114247	3539	3,1 %

Kilde: DAMVAD 2014

⁶ Basert på en responsrate på 80 pst., og 4590 detaljvarehandelsbedrifter i Norge i 2012 (SSBs strukturstatistikk for varehandel. Tabell: 07916)

⁷ Økning i antall ansatte på 12,7 pst. for CitySyd isolert. Med en responsrate på 80 pst. blir økningen i ansatte for detaljvarehandelen totalt 10,1

Klimagassutslippene knyttet til arbeidsreiser i detaljhandelen innebærer økte klimagassutslipp på 7000 tonn CO₂-ekvivalenter per år.

Varetransporten i hele detaljhandelen antas å øke i samme takt som for CitySyd – 0,5 pst - noe som tilsvarer i underkant av tusen tonn CO₂-ekvivalenter per år. Realismen i beregningen er testet mot hvor mange varetransporter utslippsøkningen tilsvarer. Beregnet økt klimagassutslipp som følger av økt varetransport blir på 1,17 ttn CO₂-ekvivalenter. Mengden tilsvarer å kjøre én lastebil (diesel) 1,3 mill. km., noe som betyr 6300 transporter á 20 mil per år.⁸ Det tilsvarer igjen ca. 125 transporter hver uke. Anslaget framstår som et konservativt anslag.

Tilsvarende antar vi for energibruk, som antas å øke med 10,7 pst. for hele detaljhandelen.⁹ Klimautslippene knyttet til økt energibruk kan dermed

anslås til i underkant av 13 tusen tonn CO₂-ekvivalenter per år.

Samlet vil klimagassutslippene i detaljhandelen øke med 4,6 pst, noe som tilsvarer i overkant av 21 tusen tonn CO₂-ekvivalenter. Resultatene av beregningene er gjengitt i tabell tabell 3.2.

Til sammenligning må en 3,5 mil lang konvoi bestående av 1814 lastebiler kjøre én runde rundt jorda for å slippe ut tilsvarende mengde klimagasser.¹⁰

Et tilsvarende regneeksempel for flyreiser tilsier at 97 fly må fly rundt jorda én gang for å nå samme mengde klimagassutslipp som detaljhandelen vil slippe ut per år ved søndagsåpne butikker.¹¹

TABELL 3.2

Status og endringer i arbeidsreiser og klimagassutslipp fra detaljhandelen

Årlig transport av ansatte (mill. km.)	Total 2012	Ny total	Endring (pst.)
Detaljhandel	733	808	10,1 %
Klimagassutslipp (ttn. CO ₂ -ekvivalenter)	Total 2012	Ny total	Endring (pst.)
Varetransport, oppvarming og annet	314	327	4,3 %
Arbeidsreiser	73	80	10,1 %
Transport av detaljhandelsvarer i transportnæringer	78	78	0., %
Detaljhandel (samlet)	464	486	4,6 %

Kilde: DAMVAD 2014

¹⁰ Gitt lastebil på diesel som slipper ut 924 gCO₂-ekvivalenter per km., og at lastebilen kan kjøre langs ekvator (12742 km). Konvoiens lengde er beregnet ut fra at alle lastebilene er 19,5 meter lange, som er maksimumskravet for vogntog i Norge. Utslippsfaktoren er beregnet drivstoffbruket til lastebiler på diesel (SSB, «Samferdsel og miljø» (2011)), som er på 0,09 l/km, multiplisert med Equivante utslippsfaktor per liter

⁸ Gjennomsnittlig transport på 20 mil fra logistikklager forutsetter samordning av transport til relativt mange butikker.
⁹ 80 prosent av økningen i CitySyd.

Vedlegg

Beregning av status for transport og klimagassutslipp er basert på siste tilgjengelige tall fra SSB og TØI. Vi vil her forklare hvordan status for 2012 er beregnet med tanke på transportmengde og klimagassutslipp fra detaljhandelen.

Transportmengde arbeidsreiser i detaljhandelen

Utgangspunktet for beregningen av transportmengde knyttet til arbeidsreiser er Reisevaneundersøkelsen fra 2009.¹² Ved å multiplisere antall arbeidsreiser per dag per yrkesaktive med antall sysselsatte og gjennomsnittlig lengde per arbeidsreise, identifiseres den totale mengden transportkilometer knyttet til arbeidsreiser i Norge i 2009.

Total transportlengde knyttet til arbeidsreiser i 2009 ble beregnet til å være 10,5 mrd. kilometer. Dette tallet bygger på følgende tall fra Reisevaneundersøkelsen fra 2009:

- ✚ 0,92 arbeidsreiser per yrkesaktive
- ✚ 2,5 mill. sysselsatte i fastlands-Norge
- ✚ Gjennomsnittlig distanse per arbeidsreise på 14,9 km

Den totale transportmengden ble deretter brutt ned på næringsnivå ved hjelp av sysselsettingsandeler. I 2009 var 8,6 pst. av de sysselsatte i fastlands-Norge sysselsatt i detaljhandelen. Vi isolerer også den delen av arbeidsreisene som skjer med bil (både som fører og passasjer) eller kollektivt, som ifølge RVU (2009) var 83 pst.

Arbeidsreiser knyttet til detaljhandelen i 2009 ble beregnet til å være 746 mill. km.

¹² Reisevaneundersøkelsen TØI 2009

For å beregne status for arbeidsreiser i detaljhandelen i 2012 ble status for 2009 framskrevet mekanisk ved å anta at transportmengden vokser i takt med sysselsettingen i varehandelen totalt. Vi benyttet vekst i varehandelen framfor detaljvarehandelen for å kunne framskrive fram til 2012, da tall på aggregeringsnivået til detaljvarehandelen ikke er tilgjengelig lenger enn til 2011 per dags dato.

Beregnet transportmengde for detaljvarehandelen i 2012 er 733 mill. km.

Klimagassutslipp knyttet til detaljhandelen

Utgangspunktet for beregningen av klimagassutslipp er SSBs seneste statistikk for utslipp av klimagasser.¹³ Klimagasser¹⁴ brytes ned på varehandelen og husholdningene totalt, og fordeles på kildene «veitrafikk», «oppvarming», «annen transport» og «annet».

Klimagassutslippene fra varehandelen brytes ned på detaljhandelen ved å bruke sysselsettingsandeler for 2011 (detaljhandelen utgjorde 57,5 pst. av varehandelen i 2011). Dette medfører at detaljvarehandelens klimagassutslipp beregnes til å være 314000 tonn i 2012, hvor om lag halvparten stammer fra veitrafikk (varetransport).

Klimagassutslippene registreres i den næringen den utførende virksomheten er registrert på. Det vil si at dersom en varehandelsvirksomhet kjøper transporttjenester av et transportfirma, vil disse utslippene registreres i transportnæringen.

¹³ SSB, Tabell: 09288: Klimagasser fra norsk økonomisk aktivitet, etter næring og komponent

¹⁴ Inkluderer karbondioksid, metan, lystgass, hydrofluorkarboner, perfluorkarboner og svovelheksafluorid.

Vi antar at 50 pst. av transporten av detaljvarer skjer i transportnæringer, og legger dermed til denne transportmengden til status for 2012. Dette medfører en «økning» i klimagassutslippene i detaljvarehandelen med 78000 tonn i 2012.

Klimagassutslipp fra transport av ansatte beregnes med utgangspunkt i postene «annen transport» og «veitrafikk» tilskrevet husholdningene. Disse sto til sammen for utslipp av 4,67 mill. tonn klimagasser i 2012. Vi antar at husholdningenes klimagassutslipp fordeler seg i tråd med reiseformålene i Reisevaneundersøkelsen fra 2009, slik at 18 pst. av klimagassutslippene kan tilskrives arbeidsreiser.

Totale klimagassutslipp knyttet til arbeidsreiser i 2012 beregnes dermed til å være 844000 tonn.

Gjennom sysselsettingsandeler brytes klimagassutslippene tilskrevet arbeidsreiser ned på detaljvarehandelen, og vi finner dem til å være 73000 tonn.

Detaljvarehandelens samlede klimagassutslipp beregnes til å være 464000 tonn i 2012.

Beregning av endringer i detaljvarehandelens transport og klimagassutslipp

Med utgangspunkt i beregnet status for klimagassutslipp for detaljvarehandelen beskrevet over, gjør vi nå rede for framgangsmåten som ble benyttet for å identifisere endringene.

Gjennom å anslå effektene på transport av varer og ansatte samt energiforbruk ved CitySyd, kan vi si noe om den samlede endringen for detaljvarehandelen i Norge. Det antas at effektene ved CitySyd er representative for detaljvarehandelen for øvrig under enkelte forutsetninger.

Responsraten for detaljhandelen antas å være 80 pst., noe som vil redusere de prosentvise effektene i de ulike kildene til klimagassutslipp og transport ved CitySyd. Det vil si, at arbeidsreiser i detaljvarehandelen samlet antas å øke med 10,1 pst., som da er 12,7 (som er den isolerte økningen for CitySyd) multiplisert med responsraten på 0,8.

Den samme framgangsmåten er benyttet når vi ser på effektene på varetransport og klimagassutslipp fra oppvarming og annet.

Referanseliste

- ✚ Utslippsfaktorer fordelt på kjøretøy
SSB, «Samferdsel og miljø». 2013.
- ✚ Tidsskriftet SAMFERDSEL (TØI), nr 5 2013.
<http://samferdsel.toi.no/nr-5/flere-flyseter-flere-flyruter-lengre-flyreiser-stoerre-fly-article31905-1352.html>
- ✚ Nasjonalregnskapet (SSB)
Lønn, sysselsetting og produktivitet, etter næring, statistikkvariabel og tid. 1970-2013, på både A64- og A38-nivå (næringsaggregater)
- ✚ TØI, «Reisevaneundersøkelsen» (2009).
- ✚ Klimakalkulatoren.no
Offisiell norsk klimakalkulator, prosjektet ledes av CICERO. Bakgrunnstall og dokumentasjon er benyttet for å hente informasjon om blant annet klimagassutslipp per km med brenselmotor (diesel) og flyreiser per persontransportkilometer.
http://www.klimakalkulatoren.no/media/2382/klimakalkulatoren_bakgrunnstall_dokumentasjon_030413.pdf
- ✚ Norsk Energis rapport «Klimaregnskap for fjernvarme» (2011).
Benyttet for å hente korrespondansetabeller for blant annet CO₂-ekvivalenter per leverte kWh fra både fjernvarme og over strømmettet med ulike blandinger av leverandører (norsk vs. Nordisk miks av energiprodusenter for eksempel).



DAMVAD
OSLO . COPENHAGEN . DAMVAD.COM

Badstuestræde 20
DK-1209 Copenhagen K
Tel. +45 3315 7554

Norsk adresse 123
N-2390 Oslo
Tel +47 2345 1254