

SPØRGSMÅL TIL VEJDIREKTORATET OM DEN OPDATEREDE VVM-REDEGØRELSE FOR MOTORVEJ TIL FREDERIKSSUND

INDLEDNING

Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen blev stiftet i 2000.
Foreningens formål, i henhold til vedtægterne, er

- 1) at pege på miljø- og menneskevenlige trafikløsninger i bycirkelområdet.
- 2) at oplyse og informere om trafikløsninger, der kan tjene som alternativ til nye store vejanlæg.
- 3) at samle og koordinere modstanden mod etablering af Frederikssundmotorvejen

Foreningen har i forbindelse med tidligere VVM-rapporter om Frederikssundmotorvejen haft en tæt dialog med Vejdirektoratet. Vi har studeret den seneste ”Opdatering af VVM-undersøgelse af Frederikssundmotorvejen”. Det er en temmelig kortfattet rapport, som lader os sidde tilbage med mange spørgsmål. Vi vil derfor stille Vejdirektoratet en række spørgsmål, som vi håber hurtigst muligt at få svar på.

Spørgsmålene er udarbejdet i samarbejde med
Kastaniehøj Grundejerforening og Vandværk v/ Annette Kristensen, Lindevang 2,
Østrup 3670 Veksø

NYE TRAFIKBEREGNINGER

På side 5 læser vi: ” I VVM-redegørelsen fra 2002 blev trafikken beregnet for 2010, mens trafikken i opdateringen er beregnet for 2030. Kort 2 viser de opdaterede trafiktal. Tallene i parentes viser forskellen mellem beregningerne fra 2002 og beregningerne fra opdateringen.”

Det skulle betyde, at den nye rapport indirekte indeholder tal, der i sin tid (2002) blev beregnet for trafikken i 2010, altså de tal der blev anført i rapport 250; man skulle ud fra tallene i parentes i den nuværende rapport kunne regne sig tilbage til de tal, der blev beregnet i 2002. Det har vi forsøgt; men det giver nogle helt andre tal for trafiktallene i 2010 end de tal for 2010, der blev beregnet ifra 2002. F.eks. tallene for 2010 vest for Østrup:

2002: 25.600. Nu: 35.600.

Betyder det, at den trafikmodel der er anvendt nu, giver meget højere trafiktal for samme årstal end den trafikmodel, der blev anvendt i 2002?

I den særskilte rapport ” Opdatering af VVM-undersøgelse af Frederikssundmotorvejen -trafikale effekter”

<https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722->

[5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-%20trafikale%20effekter%206887983_1_1.PDF](#)

ser vi på s. 8 et kort over de trafikale belastninger som de forventes i 2030. Her bider vi bl.a. mærke i trafiktallene for Motorring 3, der på de mest belastede strækninger går helt op til 176.000 køretøjer per døgn. Vi undrer os meget over, at det overhovedet kan lade sig gøre. Ligger det ikke langt over vejens kapacitet? Hvor store kødannelser og tidsforsinkelser er der med 176.000 ktj/døgn? Vil de ekstra 4.000 fra Frederikssundsvejen forøge tidsforsinkelsen for bilisterne dér? Er disse tidsforsinkelser regnet med i det samlede regnskab over tidsbesparelserne?

Har man beregnet effekten af eventuelle kommende restriktioner på bilkørsel i Københavns Kommune?

HASTIGHED

I den opdaterede VVM-rapport er vejen stadig dimensioneret til en hastighed på 130 km/t.

Vi ser at der er sket ændring af tilslutningsanlæggene – TSA5 er udvidet med nordvendte ramper, og TSA8 er udvidet med sydvendte ramper. Fra TSA5 til TSA10 ligger tilslutningsanlæggene nu med en gennemsnitsafstand på kun 2,5 km, hvorfra skal trækkes længden af ramperne. Kan man virkelig forsvare en hastighed på 130 km/t, når tilslutningsanlæggene ligger så tæt? Der er ingen andre motorvejsstrækninger i Nordsjælland med en hastighed på 130 km/t. Hvorfor så her?

Tilbage er så kun ét langt stræk, nemlig mellem TSA3 og TSA5. Men dette stræk inkluderer dalbroen over Værebros Å, hvor det vil være uforsvarligt at have en hastighed på 130 km/t. Alt i alt forstår vi ikke, hvorfor man opretholder den høje hastighed.

Hvad betyder det for beregningen af bilisternes tidsbesparelser, hvis tophastigheden sænkes fra 130 km/t til 110 km/t. På en 20 km strækning giver det vel en tidsbesparelse for dem, der kører hele vejen, på ca. 1½ minut. Hvad betyder den tidsbesparelse for de samfundsøkonomiske gevinster?

Vi regner med, at en tophastighed på 130 km/t kræver en kurveradius på vejen på mindst 4 km, mens en tophastighed på 110 km/t kræver en kurveradius på mindst 3 km. Hvis tophastigheden sænkes til 110 km/t, kan vejtracéet altså krumme lidt mere.

Vi vedlægger en skitse over området omkring Østrup (filen: Grøn Trafik Frederikssundmotorvej figur 1), hvor der er indtegnet to traceer med hhv. 3 km radius og 4 km radius. Man ser, at med den nu planlagte løsning går motorvejen igennem de eksproprierede sommerhusgrunde i sydkanten af sommerhusområdet ved Østrup Holme, og således tæt på et stort antal ikke-eksproprierede grunde. Med det mere krumme forløb kommer vejtracéet på større afstand af en hel række sommerhusgrunde, som således får mindre støj i haverne.

Vil Vejdirektoratet være villige til at se på, om man kan gennemføre den mere krumme løsning af hensyn til sommerhusbeboerne?

BYGVÆRKER

I teksten henvises bl.a. til dette dokument:

”Opdatering af VVM for Frederikssundmotorvejen – vejteknik”

Dette dokument synes ikke umiddelbart at kunne findes på nettet. Kan vi få tilsendt et

link til det dokument?

LANGSOM TRAFIK MELLEM UDLEJRE OG FREDERIKSSUND

Fra Udlejre og til Frederikssund lægges motorvejstraceet oven i den eksisterende landevej (rute 211). Der findes en cykelrute fra Udlejre til Frederikssund, så cykler kan nå frem. Men for anden langsom trafik vil motorvejen betyde, at kørsel fra Udlejre til Frederikssund bliver umulig. Her tænkes især på landbrugsredskaber, hvoraf der i dag er nogen trafik på rute 211. Fremover kan disse simpelt hen ikke nå frem – de skal i hvert fald køre en enorm omvej ad små veje for at nå til et sted, hvor de kan passere S-banen.

Vi har tidligere påpeget, at VD øjensynlig i sin planlægning helt har glemt den langsomme trafik. Det har VD ikke reageret på.

Vil VD venligst oplyse, hvordan man har tænkt sig at langsom trafik (landbrugsredskaber, rendegravere m.m.) fremover skal kunne nå fra Udlejre til Frederikssund? Er der behov for nyanlæg af en kørevej for sådanne køretøjer?

STØJ

Det anføres, at ved sydsiden af sommerhusområdet ved Østrup Holme vil man opføre en 6 m høj støjskærm i en længde af 1800 m. Vi ser gerne nogle oplysninger om, hvilket støjniveau der herefter vil være i de nærmestliggende sommerhushaver og helårshuse rundt om sommerhusområdet f.eks. ved Ellevej, Slettemosevej, Knudsbjergvej, Holmevej, Østrupvej, Østrup og de omkringliggende gårde og ejendomme både på denne strækning men også på den resterende strækning til Frederikssund.

Vi har ovenfor foreslået, at vejtraceet omkring sommerhusområdet gives en lidt større krumning, sådan at vejen kan rykkes lidt længere væk fra de ikke-eksproprierede sommerhuse. Hvis vejen f.eks. rykkes 100 m længere mod syd her, hvilken effekt vil det så have på støjniveauet i sommerhushaverne?

PADDEHEGN

Rapporten siger:

”På baggrund af den miljøtekniske gennemgang er længden af paddehegn reduceret.”
Nærmere detaljer ønskes om dette.

BESKYTTELSE AF DRIKKEVAND

Værebros Kildeplads er en af de vigtigste og mest vandrige kildepladser på Sjælland.

Værebros Kildeplads har en gældende tilladelse på 2.200.000 m³/år.

Motorvejstracéet løber over en usædvanligt lang strækning – ca. 5,5 km - igennem et område som er defineret som ”Værebros indsatsplanområde”, hvor der er særligt vigtige og særligt sårbare grundvandsmagasiner. Der kendes næppe nogen andre steder, hvor en motorvej i så høj grad berører drikkevandsinteresser.

På denne 5,5 km lange strækning er der dels ”særligt følsomme landbrugsområder” og dels ”nitratfølsomme indvindingsområder”. De nitratfølsomme områder er steder, hvor regnvandet særlig hurtigt og uhindret siver ned gennem jordlagene.

Spørgsmålet om grundvandsressourcer er efter vor mening ikke retvisende behandlet af VD i VVM-rapporterne.

I rapport 310 fra 2006, s. 118-119, findes et kort over lerlagenes tykkelse. Her er der for området langs sydsiden af Værebros Å ved den påtænkte dalbro syd for Stenløse, angivet en samlet lertykkelse på 10-15 m, visse steder dog kun 5-10 m. Ifølge de oplysninger,

som vi har set, er dette ikke retvisende. Der er tale om et antal lerlinser, hvorimellem der næsten ingen ler er. En eventuel forurening vil fra overfladen af lerlinserne sive ud til siden, og ned igennem sandet. Det er altså ikke nok at angive den gennemsnitlige lertykkelse, hvis der er lerfrie områder indimellem.

I teksten står der, at den geologiske sårbarhed på store strækninger må betegnes som høj (<10 meter lerdække). I sammenfatningen på side 137 i rapport 310 benyttes igen en grænse på 10 meter lerdække. På kortet side 118-119 ser man imidlertid, at hvis man ser på de specielt sårbare områder, dem med mindre end 5 meter lertykkelse, så berører motorvejsanlægget disse på ganske store strækninger.

Vi mener at det havde været relevant at angive omfanget af de strækninger, hvor risikoen er specielt høj, og hvor lerlagets tykkelse nærmer sig nul.

Når vi går ned i selve dalbunden, er forholdene igen anderledes. Vi linker her til to boreprofiler fra Jupiter boringsdatabasen:

<http://jupiter.geus.dk/cgi-bin/svgrapport.dll?format=pdf&dgunr=199.989>

<http://jupiter.geus.dk/cgi-bin/svgrapport.dll?format=pdf&dgunr=199.990>

Den ene har først tørv, derefter sand og grus, hvorefter der følger et ca. 16 m tykt lerlag, der starter i 8,6 m dybde. Den anden har først sand, derefter sand og grus, hvorefter følger et kun 3 m tykt lerlag, der starter i 10 m dybde. Pointen er, at de to borer, der begge er taget direkte i motorvejstraceet, er lavet med kun 5 m afstand. Selv på så kort afstand kan bundforholdene altså være vidt forskellige. Og går man yderligere nogle m til siden, er bunden måske gytje mange meter ned.

Dette viser, at ude i dalbunden er der slet ingen beskyttelse af grundvandet. Der er ingen beskyttende lerlag nær overfladen.

Over hele den 5,5 km lange strækning vil en forurening kunne ødelægge meget, meget store grundvandsmagasiner – der er sammenhængende magasiner mange km ud til siderne, og de dækker en stor del af Københavns vandforsyning.

En særlig stor fare består i, at man borer ned i undergrunden for at sætte bropillerne. Forurenede vand vil kunne sive direkte ned langs siden af bropillerne. For at undgå det, bør der fores med bentonit omkring pillerne.

Selv om risikoen for f.eks. en tankvognsulykke er lille, så bør der gøres alt hvad man kan for at minimere risikoen på hele den 5,5 km lange strækning, da de potentielle konsekvenser af en ulykke kan blive enorme.

Først og fremmest bør der kræves lav hastighed på dalbroen og ramperne til og fra dalbroen. Der bør være ekstra solid afskærmning på siderne af dalbroen.

Dernæst bør terrænet lerfores. Der er som sagt **IKKE** nogen beskyttelse af drikkevandsreservoiret fra naturlige lerlag, og derfor bør man ved vejanlægget køre ler til og fore jordoverfladen med et tykt lerlag.

Vi deltog i sin tid i et møde i Trafikministeriet om disse ting. Dengang lovede man at sætte penge af til supplerende geologiske undersøgelser. Vi kender ikke til, at der er udkommet nogen rapport om sådanne supplerende undersøgelser, i hvert fald ikke undersøgelser i felten.

Da jordbundsforholdene varierer så enormt bare inden for afstande af 5 m, kan man ikke regne med, at nogle få boreprofiler er nok til at kende jordbundsforholdene, der hvor vejen skal anlægges.

Hvilke supplerende geologiske undersøgelser har Vejdirektoratet fået foretaget? Hvad er der planlagt for at tage hensyn til beskyttelsen af drikkevandsressourcen?

DALBROEN OVER VÆREBRO Å

I forbindelse med lovforslaget om anlæg af Frederikssundmotorvejen i 2009 nedjusterede man pludselig basisoverslaget for udgiften til at anlægge dalbroen over Værebros Å. Den samlede anlægsudgift blev nedjusteret med mere end 500 mio. kr., og den eneste forklaring der blev givet, var at anlægsoverslaget vedrørende dalbroen var revurderet. Vi måtte dengang forstå det sådan, at prisen for anlæg af dalbroen pludselig var blevet sænket med over 500 mio. kr.

I den nye rapport læser vi:

” Det opdaterede anlægsoverslag fra 2020 er således lavere end overslaget fra 2019. I det oprindelige overslag var der afsat ca. 180 mio.kr. til blødbundsarbejder (note 16) i Værebros Ådal. I forbindelse med opdateringen blev der gennemført en geoteknisk gennemgang af området. Gennemgangen viste at omkostningerne var overvurderede, hvorfor de udgik af det opdaterede overslag.”

Note 16 siger: ” Omfatter forbelastning, pæledæk, blødbundsudskiftning samt særlige miljøtiltag.”

Hvad er det nærmere bestemt for anlægsarbejder, der kan spares? Og hvad er det for særlige miljøtiltag, der kan spares? I betragtning af, hvad vi har skrevet ovenfor om drikkevandsressourcen, virker det meget mærkeligt, at man spare særlige miljøtiltag.

Som omtalen af boreprofilerne viste, så er jordbundsforholdene på stedet ekstremt uregelmæssige. Der er nogle grus- og sandlag, som kan bære brosjoler. Men lagene er ikke vandrette. På få meters afstand kan de forskyde sig væsentligt. Der kan også være ”huller” imellem grusforekomsterne, hvor der er tørv, gytje eller anden blød bund. Kan man være sikker på, at gruslagene ikke skrider ud til siden, hvis de belastes? Det kræver en meget nøje kortlægning af geologien før broen kan planlægges i detaljer. En sådan kortlægning synes ikke at være sket indtil nu.

Samtidig er det meget væsentligt at få oplyst, hvilken sideafskærmning der vil blive sat op på selve broen, og hvor tunge køretøjer, denne afskærmning vil kunne stoppe.

MATERIALEFORBRUG

Vi har konsulteret følgende oplysninger om materialeforbruget til motorvejen:

1. Materialebehovet til Frederikssundmotorvejen anslås af Vejdirektoratet til (1):

10.1.1 Materialebehov

Vejdirektoratet har leveret et overslag over det skønnede materialebehov for etablering af Frederikssundmotorvejens 3. etape som en del af grundlagsmaterialet til mængdeberegningerne i denne rapport. De skønnede mængder fra Vejdirektoratet er opgjort for en delstrækning på 20,5 km. I tabel 10.2 er mængderne opgjort for den fulde strækning på 25 km.

Tabel 10.2 Vejdirektoratets skøn over materialebehov for etablering af Frederikssundmotorvejens etape 3. Strækningens længden er 25 km.

Materiale	Enhed	Mængde
Asfaltslidlag og –bindelag (AB, SRS, SMA og ABB)	ton	128.100
Asfaltbærelag (GAB)	ton	220.200
Stabilt grus (SG)	m ³	137.500
Bundsikringsmateriale (BL)	m ³	393.500
Friktionsfyld	m ³	112.500
Betontilslag	m ³	53.600
SUM (GAB, SG, BL, friktionsfyld, betontilslag)	m³	792.800

(1) http://rs.viewer.dkplan.niras.dk/media/193171/VD_2016_Raastofbehov-til-store-projekter.pdf

Frederikssund motorvejen side 42

Samlet konkluderer vi, at anlæg af 3. etape af Frederikssundmotorvejen kræver anslået 348.300 tons asfalt og yderligere 444.000 m³ råstoffer (1.6 ton/m³, dvs. 710.000 tons) fra grusgrave.

2. I artiklen *Mangel på råstoffer til vejbygning* fra Vejdirektoratet - Vejteknisk Institut lyder Resumé (2): Selv om forbruget af danske sand-, grus- og stenmaterialer har været faldende de seneste par år, som følge af den økonomiske nedgang, har det gennemsnitlige forbrug over de sidste tre år stadig været på godt 32 mio. m³ om året. Et sådan forbrug kan ikke forsætte, da Danmark så vil komme til at stå i en mangelsituation.

(2) http://www.vejforum.dk/vejforum2009/Caroline%20Hejlesen_r%C3%A5stoffer.pdf

Vi har også konsulteret artiklen ”Livscyklusvurdering ved et motorvejsanlæg”

<http://asp.vejtid.dk/Artikler/2007/12/5121.pdf>

Artiklens Tabel 3 angiver råstofforbruget, hvis man anlægger en total livscyklusanalyse for en vej med defineret kvalitet og med levetid 100 år. Alle faser indregnes, dvs. anlægsfase – driftsfase – Nedlæggelsesfase og totalcyklus. Af totalcyklus fremgår den mængde materiale, der er genindvundet når vejen afvikles efter 100 år. Det bør være 100 %, og 80 % er umiddelbart realistisk.

Vi vil spørge: Agter Vejdirektoratet at lave en livscyklus analyse for råstoffer og materialer til motorvejen?

Er der planer om at benytte genbrug af materialer fra nedlagte veje frem for nye råstoffer og materialer, uden for de særligt følsomme områder?

GIFTIGE FORBINDELSER I ASFALT

Vi har konsulteret Miljøstyrelsens rapport ”Farlige stoffer i asfalt og spredning af disse ved anvendelse af opbrudt asfalt”:

<https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2014/05/978-87-93178-57-1.pdf>

I den forbindelse vil vi spørge om hvilke særlige forholdsregler der bør træffes for at undgå nedsivning af giftige stoffer ved asfaltering af vejforløbet på dalbroen over Værebros Å og andre grundvandsfølsomme områder (ved Østrup Holme m.m.)?

ANLÆGSUDGIFT

Det hedder i rapporten: ” I det oprindelige overslag var der afsat ca. 180 mio.kr. til blødbundsarbejder (note 16) i Værebros Ådal. I forbindelse med opdateringen blev der gennemført en geoteknisk gennemgang af området. Gennemgangen viste at omkostningerne var overvurderede, hvorfor de udgik af det opdaterede overslag. Vi er også oplyst om, at man i 2009 pludselig nedjusterede prisen for anlæg af dalbroen med ca. 500 mio. kr. Der foreligger intet yderligere om, hvordan denne nedjustering er kommet i stand. Vi mener, at hvis nogen påstår at man kan spare et så stort beløb som 500 mio. kr. – en femtedel af det samlede basisoverslag – så må det kræve solid dokumentation. Det er ikke troværdigt, at man lige pludselig siger at anlægsudgiften er reduceret med 20 %, og så erklærer, at økonomien i projektet er meget bedre end man først troede. Hvis det skal være troværdigt, må der dokumentation til. Samtidig påpeger vi, at hensynet til de meget væsentlige drikkevandsinteresser kan betyde, at der løber store udgifter på, som man indtil nu ikke har inkluderet i beregningerne.

SAMFUNDSØKONOMISKE BEREGNINGER

Det er en stor mangel, at man i de samfundsøkonomiske beregninger ikke har anført, hvilken diskonteringsrente, der er anvendt i beregningerne. Som bekendt kan man få næsten et hvilket som helst resultat, alt efter hvilken rentesats man bruger. Hvilken rentesats er anvendt i beregningerne? Hvor meget vil beløbene ændre sig, hvis man bruger andre, lige så plausible diskonteringsrenter?

TIDSGEVINSTER

Den helt store og afgørende post i det samfundsøkonomiske regnskab er posten ”tidsgevinster”. Denne post er på ca. 8 mia. kr., og det beløb dominerer hele regnskabet. At motorvejen vil være en rigtig god samfundsøkonomisk investering, afhænger helt af, om tallet for tidsgevinster er realistisk. Vi bemærker at i 2007 blev brugergevinsterne for bilisterne opgjort til 7,4 mia. kr. for hele motorvejen (tidsbesparelse fra Motorring 3 til Fr.sund: 8 minutter). Nu opgøres brugergevinsterne ved tidsbesparelse fra Ledøje til Fr.Sund til 8 mia. kr. - altså for en kortere vejstrækning. Hvor meget er prisinflationen fra 2007 til 2021?

En så stor post som 8 mia. kr. bør ikke anføres uden at læseren kan vurdere hvad tallet bygger på.

Der er mange spørgsmål:

Er tidsgevinsten kun beregnet fra Ledøje og udad eller dækker den også kørsel på den nuværende motorvejsstrækning?

Hvor stor angives tidsbesparelsen at være i myldretiden på strækningen fra Ledøje til Frederikssund?

Hvor mange minutters forsinkelse regnes der med på de steder, hvor der p.t. er kø i myldretiden (Stenløse, Tværvej) ?

Hvor mange bilister får gavn af denne tidsbesparelse?

Hvilken takst per minut regnes der med for at prissætte tidsbesparelsen – for personbiler, og for varevogne?

Hvilken fordeling på personbiler og varevogne er der regnet med?

Regnes der også med tidsbesparelse på lørdage?

Har man inkluderet prisen på øget køretid / kødannelse tættere på city, f.eks. på Motorring 3?

Hvor stor en del af tidsbesparelsen regnes for en samfundsøkonomisk fordel? Regnes det for en gevinst for samfundet, at køretiden mellem hjem og arbejde bliver kortere?

Hvor stor en del af den kortere køretid regnes for en samfundsmæssig gevinst?

Indregnes parkeringsafgifter for de steder, bilerne når frem til?

Det hævdes at hver investeret krone vil komme 6,26 gange igen. Det er en urimelig angivelse, da den antyder en præcision, som slet ikke er til stede. Det kan være at anlæg af dalbroen, sikring af drikkevandsinteresser m.m. alligevel øger anlægsudgiften med op mod 0,5 mia. kr. eller mere. Den helt store post – bilisternes tidsgevinst – må være et meget usikkert estimat. Selv små ændringer i den korrekte beregning af prisen på tidsgevinsten, kan betyde store ændringer i projektets lønsomhed, og især kan ændrede rentesatser give en ændring.

Desuden skal man vel huske, at tallet på ca. 8 mia. under alle omstændigheder er et fiktivt tal, der er helt afhængigt af hvordan man prissætter bilisternes tid.

SAMSPIL MED OFFENTLIG TRAFIK

S-banen til Frederikssund er planlagt med så stor kapacitet, at den kan transportere langt flere passagerer end der er behov for mange år frem. De statslige og andre aktørers investering i S-bane, Letbane etc. er betydelig. Den dobbeltsporede S-bane er fuldt afsluttet i 2021 med Vinge Station (investering ca. 2 milliarder kr. strækningen Fr.sund – Ballerup). Alene Staten investerer 2 milliarder i Letbanen (kommunerne 4 milliarder). Dette er meget store investeringer også set i forhold til investeringen i motorvejen.

Vejdirektoratet er vel en del af Trafikstyrelsen. Vi savner derfor, at man samordner planerne for biltrafik med planerne for S-tog, Letbane og Metro, cykelstier etc..

Umiddelbart kan vi ikke se, at det er forsøgt gjort. Hvordan vil de økonomiske beregninger se ud, hvis man sammenholder effekten af motorvejen med effekten af de øvrige omtalte trafikinvesteringer?

AFSLUTNING

Vi har sammenfattet ovenstående tekst i et separat dokument med oversigt over de stillede spørgsmål. Her er opregnet 35 spørgsmål, som vi ønsker besvaret, dels af hensyn til foreningen Grøn Trafik i Bycirklen, dels af hensyn til den videre politiske behandling af planerne.

På vegne af Grøn Trafik i Bycirklen

Grøn Trafik i Bycirklen

Kåre Fog
Hesselholm 107
3670 Veksø
Tlf 29 21 22 02
<kaarefog@teliamail.dk>
Formand

