

# MiljøRett §112

## INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

### Utgangspunkt

Jernbanelinjen og Statens Vegvesen, heretter kalt etatene, har fått i oppdrag å utrede Ringeriksbanen og E16 i et fellesprosjekt. Begrunnelsen for å bygge Ringeriksbanen er:

- Å «avlaste» Oslo i lyset av den forventete befolkningsveksten mot 2013.
- Korte ned reisetiden Oslo – Bergen.

I tillegg:

- Ringeriksbanen er et pilotprosjekt for å halvere prosjekteringstiden på store samferdselsprosjekt.
- Ringeriksbanen er et pilotprosjekt for å benytte kompensasjon som virkemiddel.

Det er for Nasjonal Transportplan 2018-2029 utarbeidet retningslinjer for planfasen gjengitt i «Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2029», Samferdselsdepartementet, 19.mai 2015. Revidert utgave, datert 12.5.16, «Grunnlagsdokument, Nasjonal transportplan 2018-2019» ligger også til grunn.

Prosjektet Ringeriksbanen står i stor kontrast til hva Samferdselsdepartementet har nedfelt som viktige prioriteringspunkter, til tross for den store jernbanereformen som regjeringen har innført. Nedenfor følger en gjennomgang av disse retningslinjene punkt for punkt.

### Punkt 1.2 Om innretningen av plangrunnlaget

Det beskrives i retningslinjene: «I prioriteringen skal både de prissatte og ikke-prissatte virkningene i de samfunnsøkonomiske analysene vurderes og avveies slik at det ikke kun er en rangering etter netto nytte».

Ringeriksbanen og ny E16 går gjennom et område hvor det er store konflikter mellom de prissatte og de ikke-prissatte verdiene. Den negative samfunnsnyten er vurdert til -10 milliarder til -22 milliarder avhengig av hvilke modeller som benyttes for vurdering (TØI 2015). Det finnes få områder i Norge som har en så høy tetthet av ikke-prissatte verdier. MiljøRett §112 påpeker at det ikke finnes forhold som rettfærdiggjør et slikt samfunnsøkonomisk negativt prosjekt og med så høy investeringskostnad mot de ikke-prissatte verdiene. Retningslinjene til NTP 2018-2019 fremhever at de ikke-prissatte verdier skal hensyntas. Ringeriksbanen og ny E16 tar ikke hensyn til ikke-prissatte verdier i og med at hele det historiske kulturlandskapet vil bli ødelagt både på grunn av selve inngrepet og arealbeslaget, men også på grunn av nedbyggingen som vil skje i kjølevannet av en ny bane. Dette betyr at Ringeriksbanens trasé og konsept må revurderes, da til eksempel trekke frem og sammenlikne nytten av en kombinert passasjer- og godstrafikk på en dobbeltsporet Nittedalsbane med avgrensning til Jevnaker og Hønefoss. Oslo-navet KVV fremhever Nittedalslinjen og i Oslo og Akershus areal- og transportplan er det løftet frem hvordan Oslo takler sin egen befolkningsvekst ved utvikling av områdene i en nord-syd-øst akse.

### Punkt 2. Pågående prosesser og utredninger

En rekke KVVU'er som er satt i gang. Dette for å ha et godt beslutningsgrunnlag når rekkefølgen av samferdselsprosjekt skal prioriteres. Vi fremhever at det er ingen KVVU for Ringeriksbanen og ny E16 sammen. Vi påstår og kan dokumentere at «Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16» er mangelfullt utredet. Silingsrapporten tok 3 måneder å fullføre (basert på 2 kortere delrapporter). Hele arbeidet tok om lag 9 måneder å utrede, noe som er svært kort tid for et så stort samferdselstiltak. Argumentene for å unnlate ny konseptvalgutredning og kvalitetssikring 1 er at det finnes tilstrekkelig informasjon tilgjengelig. Vi påpeker at dette er feil. Ny E16 ble utarbeidet etter vanlig prosedyre etter plan- og bygningsloven, men Ringeriksbanen over Kroksund og gjennom Hole er aldri utredet på en tilsvarende grundig måte. Dokumentgrunnlaget består i hovedsak av Jernbaneverkets og Statens Vegvesen sine 3 delrapporter (som inneholder fakta feil), innspill fra Hole som har dannet beslutningsgrunnlag (er tatt mellom et fåtalls personer uten politisk forankring i Hole, den inneholder manipulering av billedmaterieil og bærer preg av hastverk). Den siste delrapporten, silingsrapporten, som er det viktigste beslutningsgrunnlaget for regjeringen, ble utarbeidet på 3 måneder. Beslutninger som er tatt og som ligger til grunn for trasévalg og stasjonsvalg er tatt uten at beslutningsgrunnlaget er dokumenterbart. Silingsrapporten er et rotete og uoversiktlig grunnlagsdokument for valgene Jernbaneverket, Statens Vegvesen og regjeringen ønsker å fremme.

E134 er valgt som stamvei øst - vest. Denne vil avlaste trafikk som ellers ville benyttet E16 gjennom Hole for både persontrafikk og tungtransport. Dersom armen fra Odda til Bergen blir bygget, noe Statens vegvesen vurderer til robust positiv samfunnsnytte, vil denne armen klart være den mest lønnsomme, korteste forbindelse øst - vest og vil bli den prioriterte vei for reisende Østlandet - Bergen. Ringeriksbanen er et politisk styrt prosjekt og veiforbindelsen Odda – Bergen vil konkurrere med Bergensbanen. Vi forventer Samferdselsdepartementet overholder retningslinjene til NTP og prioriterer de lønnsomme prosjektene som retningslinjene tilsier.

Planlagt E16 fra Hen i Ringerike til Olimb på Jevnaker vil fungere som avlastingsvei for tungtransport og persontrafikk fra E6 i sydgående som skal til Valdres og Hallingdal. Denne trafikken vil kjøre Oslo nord og benytte R4 mot Roa og Jevnaker for å unngå kroken om Oslo og Sandvika. Det samme angår ferietrafikken. Dette vil avlaste E16 Sandvika – Hønefoss. Vi stiller derfor spørsmål ved nødvendigheten med 4-felt motorvei med landets høyeste vei standard kontra en 4-felt vei med en mer arealbesparende utforming og en noe lavere fartsgrense.

### Punkt 3 og 3.1 Prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og nasjonale mål for transportpolitikken.

Sitat retningslinjene: «Prioriteringene skal for alle rammenivå være samfunnsøkonomisk lønnsomme samlet sett (hensyn tatt også til prissatte virkninger)».

Jernbaneverkets vurdering av samfunnsøkonomisk nytte av fellesprosjektet Ringeriksbane og ny E16: -22 milliarder.

TØI's kvalitetssikring av Jernbaneverkets tall: Samfunnsnytte -18 milliarder. Når mernytte trekkes inn i regnestykkene beveger man seg over i et område der det ikke finnes en fast og metodene som brukes er ikke alltid etterrettelige og representerer ingen fasit. Ved å benytte modeller for mernytte kan TØI kalkulere en negativ samfunnsnytte på -10 milliarder. Det er dette tallet som blir presentert i flere sammenhenger.

Vista Analyse (2015) har vurdert tallene fra Jernbaneverket og konkluderer med en robust negativ samfunnsnytte.

Tallene er dystre og de lokale interessegruppene bestiller en rapport fra BI v/ Torger Reve m.fl. Denne slår fast at Ringeriksbanen skal få en positiv nytte på flere milliarder i året. TØI avdekket at dette var et lite grundig bestillingsverk og rapporten er ikke tatt med i dokumentgrunnlag i sin kvalitetssikring.

Jernbaneverket har også bestilt en rapport fra Oslo Economics med uetterrettelige og høyst usikre metoder som anerkjente konsulentfirma ikke ønsker å benytte. Det er ikke lagt frem pålitelige dokumenter som kan løfte Ringeriksbanen frem som lønnsomt.

Sitat Vista Analyse, 2014:

*Bygging av Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss samtidig, i felles trasé eller delt løsning, er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Beregnet netto nytte av dette tiltaket varierer fra -5,9 mrd. kr til -40 mrd. kr avhengig av hvilke forutsetninger om og befolkningsutvikling i Ringerike og Hole kommune som legges til grunn. Å kun bygge E16 Skaret-Hønefoss kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt, mens dette sannsynligvis ikke gjelder for Ringeriksbanen. Investeringskostnadene, spesielt for Ringeriksbanen, er for høye sammenlignet med den nytte trafikantene og samfunnet for øvrig får av utbyggingen.*

### Punkt 3.2 Klimastrategi

Bygging av lange jernbanetunneler produserer så mye CO<sub>2</sub> at klimaregnskapet høyst sannsynlig ikke kommer i balanse før etter 2060. De lange fjelltunnelene er blitt beskrevet som klimaverstinger. I fremtiden vil også biler og tyngre kjøretøy i langt større grad benytte andre energikilder for fremkommelighet enn fossilt brensel (Ref Nettbuss og Brakars satsing på ikke-fossilt brensel i Buskerud). Skal man bygge lange tog-tunneler må det være et høyt antall passasjerer som denne CO<sub>2</sub> produksjonen kan «fordeles på». Norge kan ikke, nå som Paris avtalen er ratifisert, legge opp til å produsere så store mengder CO<sub>2</sub> for et antall mennesker som tilsvarer en gjennomsnittlig bydel i Oslo. En ny Nittedalslinje vil også gå i tunnel, men vil betjene langt flere passasjerer. Ringeriksbanen og ny E16 vil også ødelegge store områder våtmark som binder CO<sub>2</sub>. Kombinasjonen av dette gjør at Ringeriksbanen og ny E16 er i strid med klimastrategien for CO<sub>2</sub> utslipp. Fellesprosjektet er i strid med målene for klima og miljø av grunner nevnt over i tillegg til å bidra til et uopprettelig tap av naturmangfold Hole og Ringerike. Det henvises spesielt til Ramsars RAM rapport, 2015.

#### 3.3.3 Etappemål

a) Etappemål for fremkommelighet:

Vi ser at en innkorting av Bergensbanen vil bli oppnådd ved å legge ny jernbane til Hønefoss via Nittedal. Dobbeltspor på denne strekningen øker kapasiteten med 5-10 ganger og vil gi både persontrafikk og godstrafikk et fortrinn. Mer gods kan overføres fra vei til bane (Oslo-Bergen). Dette er i henhold til godsstrategien punkt 4.3 der overføring av godstransport til bane er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

b) Etappemål for Transportsikkerhet: vil bli oppfylt med en arealbesparende ny E16.

c) Etappemål for Klima og miljø:

Å begrense tapet av naturmangfold står i sterk kontrast til Fellesprosjektet Ringeriksbanen og Ny E16. Tyrifjorden og Steinsfjorden er et av de få naturlige vann for edlekreps. Våtmarksområdene har et meget høyt nivå av forskjellige arter. Gjennomføringen av fellesprosjektet er ikke forenlig med Stortingsmelding 14 (2015-2016) Natur for livet. Fellesprosjektet vil ha stor negativ innvirkning på naturmangfoldet.

Retningslinjene for NTP tar utgangspunkt i at det er vanskelig eller umulig å reversere klimapåvirkningen og konsekvensene for naturmangfold. Det er etter Miljørett §112's skjønn i dette tilfellet lett å unngå konsekvenser for naturmangfold. Det er flere andre transportløsninger som vil skjerme innlandsdeltaet (og innlandsskjærgården) i Hole og truet våtmark i Ringerike. Mer skånsomme konsept for eksempel Nittedalslinjen i tunnel eller et helt annet konsept som ikke er utredet, men som til eksempel er korteste linje fra Oslo til Hønefoss; tunnel fra Oslo (vest) i retning Åsa til Hønefoss. Dette er i tråd med hva Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen nylig har uttalt vedrørende de rette linjene.

Retningslinjene legger til grunn nasjonale mål for naturmangfold, naturmangfoldloven og tilhørende forskrifter skal legges til grunn ved både planlegging, bygging og drift av samferdselsanlegg.

#### Punkt 4.2 Miljøvennlige og tilgjengelige byområder.

Vi siterer retningslinjene: «Området må ha videre ha et tilstrekkelig markedsgrunnlag til å kunne gi befolkningen et ønsket kollektivtransporttilbud innenfor en samfunnsøkonomisk akseptable kostnad».

I Hole Kommune, med 6700 innbyggere, er det tverrpolitisk enighet om at befolkningsveksten *ikke* skal overskride 2%. Kommunestyret har nylig enstemmig stemt for å bestå som egen kommune. Det vil si at det ikke er markedsgrunnlag for en jernbanestasjon i Hole. SSB's prognoser tilsier et befolkningsnivå i Ringerike på ca. 40 000.

#### Punkt 4.3 Godsstrategi

Ringeriksbanen skal ikke frakte gods, kun ved avvik. Linjen er for bratt, vestkorridoren er sprengt inntil ny korridor står klar en gang mellom 2030 og 2050 og godsavviklingen fra Alnabru er ikke slik lagt opp på noen måter at dette er gunstig. Det er målsetning fra statens å øke godstrafikk med 75%. **Ringeriksbanen bidrar ikke til å oppfylle denne målsetningen.** Skal banetransport fortsatt være konkurransedyktig er det naturlig at investeringen skjer det er behov for det, nettopp for å legge til rette for en styrket og økt godstrafikk. Vi ser at Nittedalsbanen med dobbeltspor med avgrening til Jevnaker og Hønefoss tilfredsstiller dette behovet samtidig som det vil være et enormt løft for Gjøvikbanen.

Ikke bare avgangspunktligheten fra godsterminalene er nødvendig for at godstogene kommer frem i riktig tid, men også en bedre utnyttelse av terminalene spredt ut over et lenger tidsrom enn det det er i dag.

#### Punkt 5.1.2 Bindinger og minimumskrav

«Minimumskrav er forpliktelser som skal oppfylles i plangrunnlaget. Minimumskravene er knyttet til internasjonale regler, EØS-regelverk og nasjonalt lov- og forskriftsverk, for eksempel innen miljøområder». Vi ser at i retningslinjene blir miljøområder er fremhevet som eksempel.

Lover som er blitt brutt så langt i prosessen:

- a) Plan- og bygningsloven
- b) Miljøinformasjonslovens § 1 og §20.
- c) Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen) kapittel 3-3.

Lover som juridisk vil være kompliserte og ikke uten videre kan gi rom for gjennomføring av prosjektet:

- a) Forskrift om rammer for vannforvaltning § 12
- b) EUs vanddirektiv

- c) Grunnlovsparagraf §112
- d) Naturmangfoldloven

Stortingsmelding og konvensjoner som vil bli brutt eller er uforenlig med prosjektet:

- a) Stortingsmelding 14 (2015-2016) Natur for livet.
- b) Den Europeiske Landskapskonvensjonen
- c) Ramsar konvensjonen
- d) Naturmangfoldloven
- e) Konvensjonen om biologisk mangfold

#### Punkt 5.1.3 Krav til plangrunnlag

- a) Vi siterer retningslinjene: «Det er helt sentralt at det utarbeides pålitelige kostnadsoverslag som grunnlag for regjeringens prioritering av tiltak i kommende planperiode».

Ringeriksbanen er estimert til å koste om lag 21 milliarder kroner. Dette estimatet ble regnet ut i en tidlig fase før grunnforhold var kjent. Per dags dato er grunnforhold fortsatt ikke kartlagt. Det vi for øvrig vet er at det er inntil 88 meter ned til fast fjell i våtmarksområdene i Ringerike og at mye annet fjell består av så mye løsmasser at tunnel vil bli vanskelig i flere områder, men erstattet med kulvert. Vannføring i fjellet under Krokskogplatået er uvisst, men det er ikke tett granitt hvor det er lettere å anslå tunnelpris/kilometer. **Vi ser det som svært nødvendig at etatene leverer et mellomestimat.** Hverken ombygging av Sandvika stasjon, stasjon i Hole eller 2 stasjoner i Hønefoss tatt med i de 21 milliardene. Investeringskostnader til togsett er ikke tatt med. Kostnader til bortkjøring av masser fra tunnelsprenging er heller ikke tatt med. Kostnadsestimatene er gjort på et overordnet nivå og er usikre. Miljørett §112 mener estimatene er mangelfulle og allerede urelevante.

- b) Vi siterer retningslinjene: «Etatene skal som hovedregel kun foreslå prosjekt der det er gjennomført KVV/KS1.

**Vi ønsker å fremheve at det IKKE er utført KVV for «fellesprosjektet», Ringeriksbanen og E16 sammen.** Det mangler konsept, valg og utredninger. En behovsanalyse finnes ikke og etatene er heller ikke opptatt av det. Det er et sterkt underutredet prosjekt som blir planlagt for å forkorte plantiden med 5 år. Vi stiller spørsmålet: *Hvorfor foreslår etatene dette når INGEN normale prosedyrer følges?* Hvis dette prosjektet gjennomføres med såpass dårlig beslutningsgrunnlag vil dette være århundrets pilotprosjekt gjennom et område med høy verneverdig status, nasjonalt og internasjonalt. **Til tross for at dette er et politisk styrt prosjekt må det legges til grunn grundige utredninger under demokratiske spilleregler. Dette for å sikre at stat og regjering til enhver tid ikke er suverene, men faktisk er underlagt Norske og EØS/EU lover og reglement, og at de må følges.**

#### 5.2.1 Utbygging av Inter-City

I retningslinjene som ble offentliggjort 19.mai 2015 nevnes ikke Ringeriksbanen som Inter-City. Prosjektet har sneket i køen foran mange andre prosjekter som har ligget inne mye tidligere. Inntil oktober 2012 var planene om Ringeriksbanen ikke prioritert. Ved å støtte en ny Nittedalslinje med dobbeltspor vil nedkortet reisetid til Bergen være formidabel og Stortingets ambisjoner om å beskytte våtmark, bevare biologisk mangfold og nasjonalt kulturlandskap bli oppfylt. **Vi gjøre regning med at Samferdselsdepartementet ikke kan prioritere på politisk grunnlag, men følger fagdirektoratenes råd, egne retningslinjer og fatter vedtak som er til det beste for landet og de verdiene som skal bevares, også for fremtidige generasjoner.**

#### Punkt 5.4.5 Store investeringsprosjekt

Det er svært usikre kostnadsoverslag på grunn av svært kompliserte grunnforhold og avbøtende tiltak, til eksempel Steinsfjorden som vil å få redusert den allerede svake gjennomstrømningen hvis stasjonen legges på Sundvollen. Jernbaneverket kan løse dette ved å krysse fjorden et annet sted og opprettholde sitt opprinnelige forslag om stasjon på Vik. De dårligste løsningene blir valgt for å redusere kostnadene. Vi ser at de avbøtende tiltakene kan bli så store at det hadde lønnet seg å velge de litt mer kostbare løsningene først. I skrivende stund bruker Jernbaneverket mye ressurser på de dårligste løsningene. Det å utvide boområdet til Oslo, som er et av hovedargumentene til å bygge banen kan ikke forsvareres. Ca. 30 000 mennesker skal «flyttes» til Hole og Ringerike, eller rettere sagt, Hole og Hønefoss. I aksen nord-syd og øst for Oslo er det langt mer kostnadseffektivt å «flytte» 30 000 mennesker til. Der er allerede infrastruktur tilrettelagt. Ringeriksbanen er derfor et høyst overflødig tiltak og vi kan ikke se hvordan Ringeriksbanen har særskilt betydning for Oslos avlastning.

#### 7.1. Jernbanestrategi

**Ringeriksbanen kan ikke bygges ut etappevis. I kontrast er det mulighet for etappevis utbygging av bane via Nittedal, Grua, Jevnaker og Hønefoss. Der er flere etapper som kan fases inn suksessivt over noen få år.**

#### 10.3 Netto Ringvirkninger – tilleggsanalyser.

Jernbaneverket, TØI, og Vista analyse har vurdert den transportøkonomiske nytten av Ringeriksbanen som robust negativ. Regionrådet for Ringerike har bestilt en tilleggsanalyse fra Reve T. m.fl. som konkluderer med netto ringvirkninger på 6-10 milliarder i positiv nytte per år. TØI har ikke tatt den med som referanse på grunn av sviktende kvalitet. Oslo Economics har på oppdrag fra Jernbaneverket utarbeidet en annen tilleggsanalyse som peker på netto ringvirkninger. Norconsult (2015) og COWI (2013) har presentert høyst forskjellige tall på mernytte, noe som reflekterer usikkerheten i regnestykkene og at en kan forutsette hva som helst for å produsere tall som støtter opp rundt prosjekter med en sterk negativ samfunnsnytte. Jo mindre transportøkonomisk nytte av prosjektet, desto flere uetterrettelige og usikre metoder benyttes for å pynte på resultatet. Det beste tallet TØI presenterte ligger på om lag -10 milliarder. Det er dette tallet som presenteres, men det må presiseres at i dette tallet er det lagt inn netto ringvirkninger. Den transportøkonomiske nytten er vurdert til -18 milliarder.

#### Oppsummering:

Idéen om bygge Ringeriksbanen har rot i en overenskomst fra 1990-tallet der premisene for en bane var **enkeltspor** og et Stortingsvedtak fra 2001 om å gå i en helt annen trasé (Åsa-linjen). Planene vedrørende Ringeriksbanen har ligget i ro inntil Jernbaneverket hadde innsigelse til E16 gjennom Hole. Innsigelsen ble tatt til følge, vet dette fikk banen igjen legitimitet og blåste liv i det gamle stortingsvedtaket.

Oslo og Akershus areal- og transport plan har kartlagt på hvilken måte Oslo skal takle den forventede befolkningsveksten. I et av scenarioene kommer de ut med et overskudd av boliger. Oslo-NAVET betegner Ringeriksbanen som en ekstra belastning i vestkorridoren. *Det er en politisk styrt avgjørelse med utvalgte politikere i spissen som sammen med Jernbaneverket er ansvarlige for denne prosjekteringen med ingen relevans til behov.* Vi ser at Hallingdal trekkes frem i nesten alle sammenhenger. Økt turisme, kortere reisetid osv. **Ledende politikere fra Hallingdal, sammen med en statsminister fra Bergen, en bil- og tog patriot fra FrP som samferdselsminister og en samlet Ringeriksregion bestående av politikere som trekker raskt i retningen om realiseringen av**

**Ringeriksbanen basert på hestehandelen i 1994, uten å forholde seg til gjeldende regelverk, formelle prosesser, lovverk og fagdirektoratenes anbefalinger.**

MiljøRett §112 anser en opprustet Gjøvikbane via Nittedal med dobbeltspor, som også legges til rette for økt godstrafikk som et langt bedret tiltak. Det må bygges en avgrening til Jevnaker og Hønefoss. For forkortelsen persontogtrafikk Oslo-Bergen vil det utgjøre ubetydelige tidsforskjeller, det samme gjelder tiden Oslo - Hallingdal. Linjen vil ha et langt høyere passasjergrunnlag. Rapporten Østlandsstjerna peker på en samfunnsnytte på -5,3 milliarder Oslo-Hakadal. Her er ingen netto ringvirkninger lagt inn. I henhold til «Boligutredning, Plansamarbeidet Oslo og Akershus» vil dette være i tråd med en oppgradering av Nittedalsbane hvor Hakadal går inn som en «ny-by». Argumentet for at Ringeriksbanen skal bidra til å «avlaste» areal pressede områder i Oslo ser vi som et vikarierende argument i lyset av planene for å takle den forventede befolkningsveksten i Oslo og Akershus. Slik vi ser Bergensbanen er det Voss- Bergen som har et behov og der hvor investeringen bør prioriteres.

«Til tross for flere momenter som kan bety at nytten av Ringeriksbanen er noe undervurdert i våre beregninger er det svært lite som taler for at disse, verken enkeltvis eller i sum, vil være store nok til at investeringen blir samfunnsøkonomisk lønnsom. *Det er kun i tilfelle med 40 prosent lavere investeringskostnader for både vei og bane og økt befolkning* som en mernytte på minimum 5,3mill. kr kan gjøre at investeringen blir *marginalt lønnsom. Men det er da ikke tatt hensyn til de svært negative ikke-prissatte konsekvensene.* For E16 viser imidlertid de forskjellige beregningene at resultatet er mindre robust enn for Ringeriksbanen, dvs. at det er større sannsynlighet for at ny E16 er samfunnsøkonomisk lønnsom enn hva det er for Ringeriksbanen» (Vista Analyse 2014).

Med vennlig hilsen

Foreningen MiljøRett §112

Åsbakken 68

3530 Røyse

Ingeborg Bech (nestleder)

30.juni 2016