



# BILAG 1

OVERORDNET ANALYSE AF KOMMUNEN

## HVAD ER MOBILITET?

MOBILITET HANDLER OM AT SKABE GODE MULIGHEDER FOR AT BEVÆGE SIG. MOBILITETSPLANLÆGNING INDEBÆRER ALLE TRANSPORTFORMER, OG HANDLER OM AT PRÆGE ADFÆRDEN OG VALGET AF TRANSPORTFORMER, FORDI DET BÅDE HAR EN BETYDNING FOR DEN ENKELTES LIVSKVALITET OG LIVSKVALITETEN I KOMMUNEN.

## EN MOBILITETSPLAN UNDERSTØTTER SLAGELSE KOMMUNES EKSISTERENDE PLANER OG MÅL

KOMMUNEPLAN

KLIMAPLAN

SUNDHEDSPOLITIK

BOSÆTNINGSPOLITIK

BØRNE- OG UNGEPOLITIK

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN

IDRÆTSPOLITIK

TRÆNINGSPOLITIK

ÆLDREPOLITIK

CAMPUS MASTERPLAN SLAGELSE

ERHVERVSUDVIKLINGSPOLITIK

## MED MOBILITETSPLANEN VIL VI UNDERSTØTTE EKSISTERENDE MÅL, OG VI KAN OPNÅ:

- BEDRE MOBILITET
- STØRRE TRAFIKSIKKERHED
- MINDRE TRÆNGSEL
- BEDRE OG ATTRAKTIVT BYLIV
- MERE SUNDHED
- MILJØFORBEDRINGER
- VÆKST



## HVILKE MÅL HAR SLAGELSE KOMMUNE?

Slagelse Kommune har strategier og politikker indenfor en række områder som kan imødekommes ved at arbejde målrettet med at forbedre mobiliteten i Slagelse Kommune.

### SUNDHED

- I år 2025 skal 50 % af kommunens borgere være medlem i en idrætsforening, og 75 % af kommunens borgere skal være fysisk aktive,
- Andelen af borgere i Slagelse på 16 år eller derover, der bevæger sig i fritiden, skal stige med 10 %.

### MILJØ

- Slagelse Kommune vil nedbringe forbruget af el, vand, varme og øvrige miljøbelastende aktiviteter,
- Reducere udledningen af CO2 med 20 % frem til 2020.

### BØRN OG UNGE

- Slagelse Kommune vil udvikle tiltag, som tilgodeser unges mulighed for et aktivt fritidsliv,
- Andelen af overvægtige 11-15-årige skal reduceres med 10 %,
- Andelen af børn mellem 11 og 15 år, der er hårdt fysisk aktive i mindst fire timer om ugen i deres fritid, skal stige med 10 %,
- Andelen af børn mellem i 5. – 9. klasse med lav livstilfredshed skal reduceres med 15 %.

### ÆLDRE

- Slagelse Kommunes vil styrke borgerens sundhed, træning og rehabilitering,
- Ambitionen på træningsområdet er at støtte flest mulige borgere ved hjælp til selvhjælp i træningen, så de har mulighed for at forblive aktive i eget liv,

### INFRASTRUKTUR

- Slagelse Kommune vil løbende forbedre fremkommeligheden, sikkerhed og trygheden på det kommunale vej- og stinet og vil arbejde for, at en større del af trafikken flyttes fra biler til kollektiv transport, cykler eller gang,
- Opnå sammenhængende cykelstinet,
- Styrke rute 22, landevejen Kalundborg – Slagelse – Næstved,
- Opretholde vejudlæg i kommuneplanen som kan aktiveres, hvis trafiksituationen i Skælskør og Slagelse måtte fordrø dette
- Slagelse Kommune arbejder for at udpege og sikre ruter for modulvogntog.

### TRAFIKSIKKERHED

- Slagelse Kommune vil halvere personskader i trafikken frem til 2020.

# HVILKE MÅL HAR SLAGELSE KOMMUNE?

## BOSÆTNING

- Slagelse Kommune vil sikre og udvikle rammerne for et fritidsliv, som muliggør et familieliv med fokus på bevægelse, aktivitet og sundhed.

## BYLIV

- Slagelse Kommune vil understøtte bevægelse og sundhed igennem hele livet ved at etablere bymiljøer, som tilskynder til et aktivt liv,
- Byudvikling skal planlægges under hensyntagen til udnyttelse af infrastrukturen, herunder mulighederne for kollektiv trafikbetjening.

## ERHVERV

- Slagelse Kommune vil skabe 2000 nye arbejdspladser inden udgangen af 2020,
- 10% af de arbejdspladser vi vil skabe frem imod 2020, skal etableres inden for viden og uddannelse
- Kommunen ønsker at fastholde arbejdspladser og tiltrække nye virksomheder.

## KOLLEKTIV TRAFIK

- Trafikselskabet Movia har sat mål om 15 % passagervækst i perioden 2012-2020,
- Trafikselskabet Movia har sat mål om grønnere kollektiv trafik med reduktion på 25 % CO2 i perioden 2012-2020.



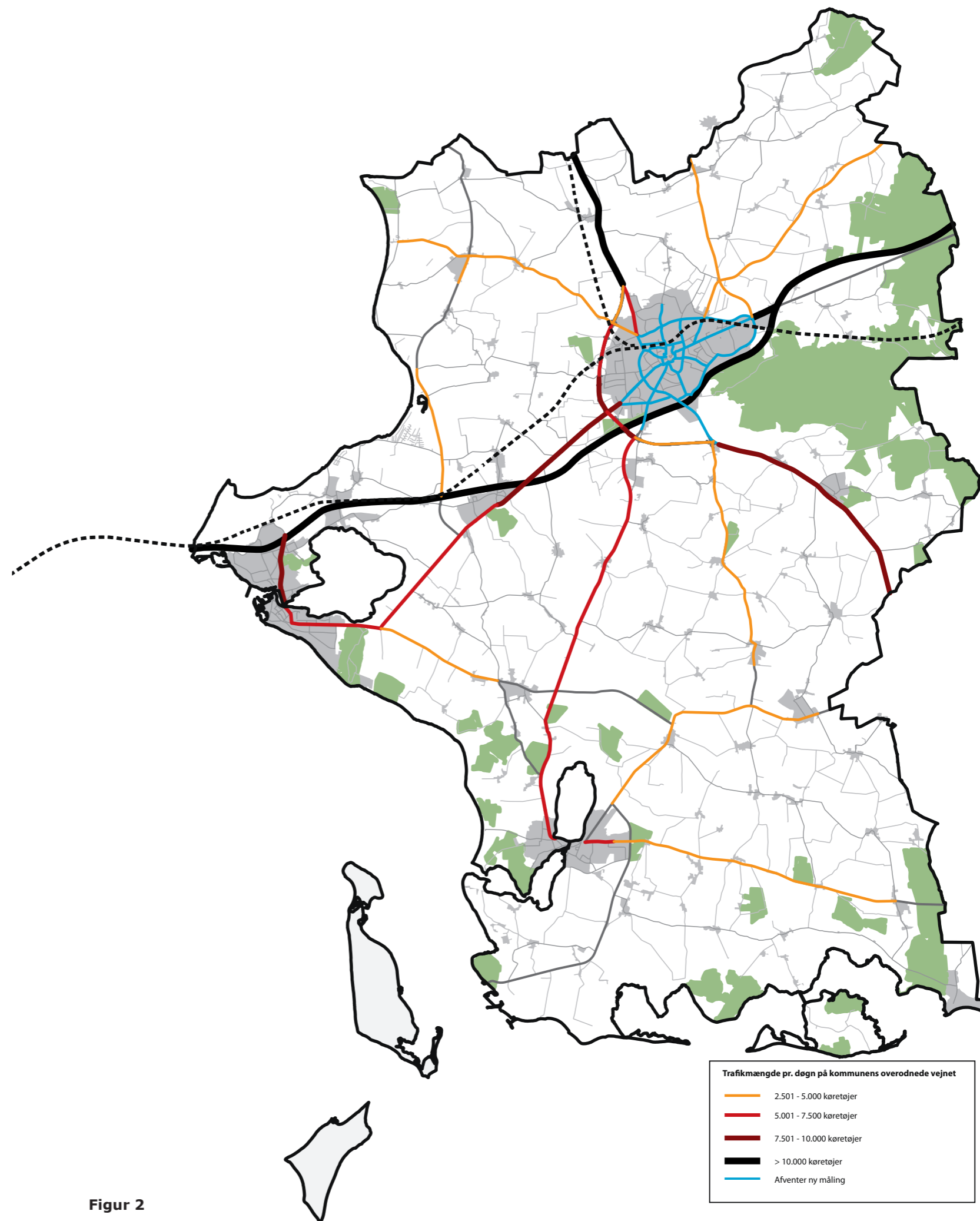
# SLAGELSE KOMMUNE I DAG - BAGGRUND

## TRAFIKMÆNGDE

Slagelse Kommune foretager løbende tællinger på kommunens vejnet for, at holde øje med udviklingen af trafikken. Det benyttes i kommunes arbejde med fremkommelighed og trafiksikkerhed på kommunens vejnet. Hvis vejnettet ikke er udformet efter behovet, kan der opstå trængsel og problemer med trafiksikkerhed. Figur 2 viser trafikmængden på kommunens overordnede net.

På grund af mangel på nye tællinger fra 2015, som først ligger klar primo oktober, vil dette uddybes senere.

- Trængsel på det overordnede vejnet kan mindskes, hvis borgerne bevæger sig mere bæredygtigt,
- Justeringer af vejnettet kan forbedre fremkommeligheden eller fordele trafikken bedre og mindske trængslen
- Justering af parkeringsmuligheder kan medvirke til at mindske trængslen



Figur 2

## TRAFIKSIKKERHED



Trafiksikkerhed og trafiktryghed spiller en central rolle, når borgerne transporterer sig. Alle ulykker der involvere personskader har store menneskelige konsekvenser, men også samfundsøkonomiske konsekvenser. Derfor har Slagelse Kommune i den kommende trafiksikkerhedsplan stor fokus på vejstrækninger og kryds, hvor der er registreret mange uheld.

Ligeledes er der fokus på trafiksikkerheden ved kommunens skoler, der mange steder er præget uhensigtsmæssigt biltrafik. Derudover ønskes det også at fremme trygheden i trafikken. Dette sker bl.a. ved etablering af cykelstier og fartdæmpende foranstaltninger. Slagelse Kommune etablerer løbende flere cykelstier, men der er stor mangel på et sammenhængende stinet i købstæderne i dag. Cykelstier er ofte en afgørende faktor for forældre, der ellers ikke vil tillade at deres børn selv cykler.

Idet en stor andel af kommunens børn bliver kørt i bil til/fra skole, har mange skoler problemer med trafikkaos om morgenen. Til/fra skole/uddannelsessted benyttes bilen som transportmiddel i 20 % af tilfældene.

		Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog	Andet	Alle
<b>Slagelse</b>	<b>Uddannelsessted</b>	24%	34%	25%	7%	8%	2%	100%
<b>Korsør</b>	<b>Uddannelsessted</b>	10%	33%	12%	38%	8%	0%	100%
<b>Skælskør</b>	<b>Uddannelsessted</b>	21%	50%	21%	7%	0%	0%	100%
<b>Mindre byer og land</b>	<b>Uddannelsessted</b>	11%	23%	21%	40%	2%	2%	100%

Tabel 1

-  Større trafiksikkerhed fremmer cyklisme og skaber mere levende og attraktive byrum
-  Cykelstier kan være en afgørende faktor for at få børn og unge til at cykle

## BORGERNES TRANSPORTVANER

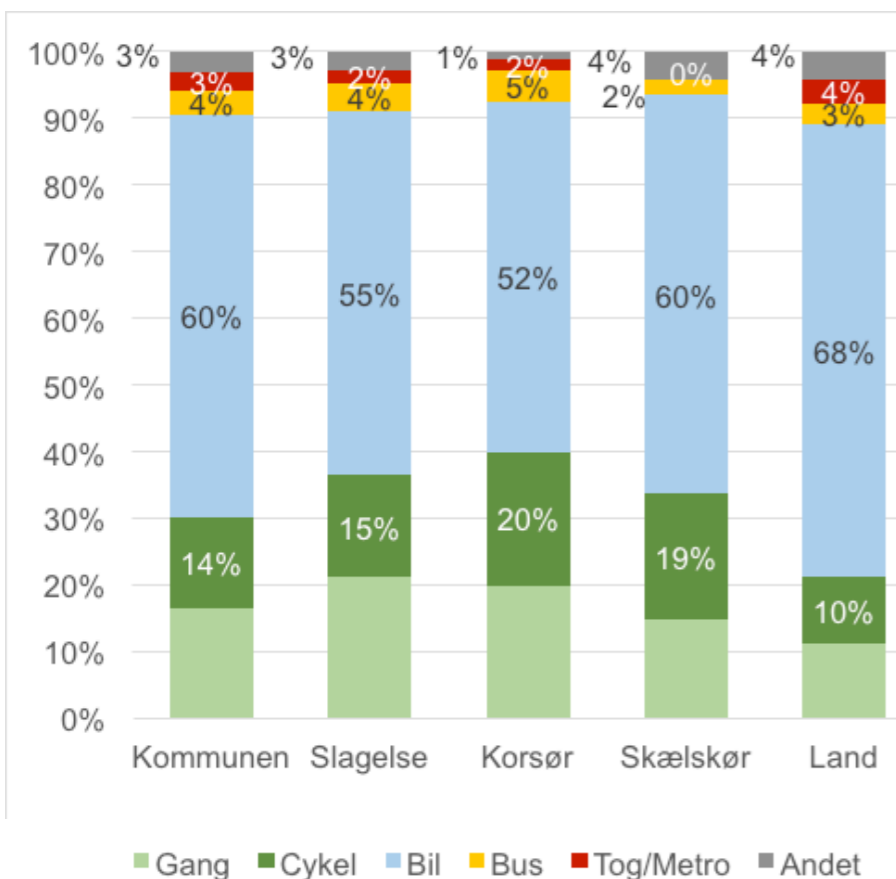
DTUs transportvaneanalyse er en dybdegående undersøgelse der giver et retvisende billede af befolkningens rejsevaner. Følgende resultater om borgernes transportvaner er lavet på baggrund af 4497 svar foretaget i årene 2009-2011. Trafiksel-skabet Movia har udarbejdet en rapport med resultaterne, som ses i bilaget.

Undersøgelsen viser, at 60 % af borgernes ture foregår i bil, hvilket er betydeligt mere end gennemsnittet for alle kommuner i Region Sjælland og Hovedstaden. Den høje benyttelse af bilen medvirker til at skabe trængsel og har en negativ effekt på miljøet. Samtidig er den lille benyttelse af bæredygtige transportformer medvirkende til at gøre borgerne mindre sun-de.

Figur 4 viser hvilke transportmiddel borgernes brugere efter bosted. Det er naturligt at mange borgere benytter bil på lan-det, fordi turlængden kan være lang ift. at gå eller cykle, og der er ofte mindre god dækning med kollektiv trafik. I købstæ-derne er der dog stadig mange der benytter bilen, til trods for at turlængden ofte er kortere.

Langt hovedparten af borgerne i Slagelse Kommune har både kørekort og adgang til bil. Der er lokale forskelle mellem Sla-gelse, Korsør og Skælskør – særligt mellem by og land, hvor andelen af husstande med to biler er dobbelt så høj på landet og i de mindre bysamfund end i de to største byer. Se tabel 2.

Tabel 3 viser at mange rejser foregår internt i byerne. Eksem-pelvis foregår 80 % af alle ture i Slagelse internt i byen, men alligevel benyttes bilen til 55 % af alle ture. Figur 4 viser atbor-gerne cykler betydeligt mere i Korsør og Skælskør sammenlig-net med i Slagelse, mens flere borgere i Slagelse og Korsør går sammenlignet med i Skælskør.



Figur 4 Transportmiddel efter bo-sted – gennemsnit for kommunen, Slagelse, Korsør og Skælskør, min-dre byer samt landområder.

	Kørekort	Antal biler pr. hushusstand			Cykel
		0	1	2+	
Slagelse	86%	25%	59%	16%	68%
Korsør	79%	21%	67%	12%	65%
Skælskør	86%	16%	59%	25%	66%
Mindre byer og land	78%	12%	58%	30%	64%
Region Sj. og Hovedstaden	84%	23%	57%	20%	72%

Tabel 2 Andel af personer over 18 med kørekort og antal biler pr. husstand, samt cyklejerskab

Fra	Til				
		Slagelse	Korsør	Skælskør	Mindre byer og land
Slagelse	80%	4%	2%	15%	
Korsør	9%	72%	1%	19%	
Skælskør	6%	2%	72%	20%	
Mindre byer og land	25%	7%	4%	64%	

Tabel 3 Kommuneinterne ture internt i, og imellem de tre største byer samt mindre byer og landområder.

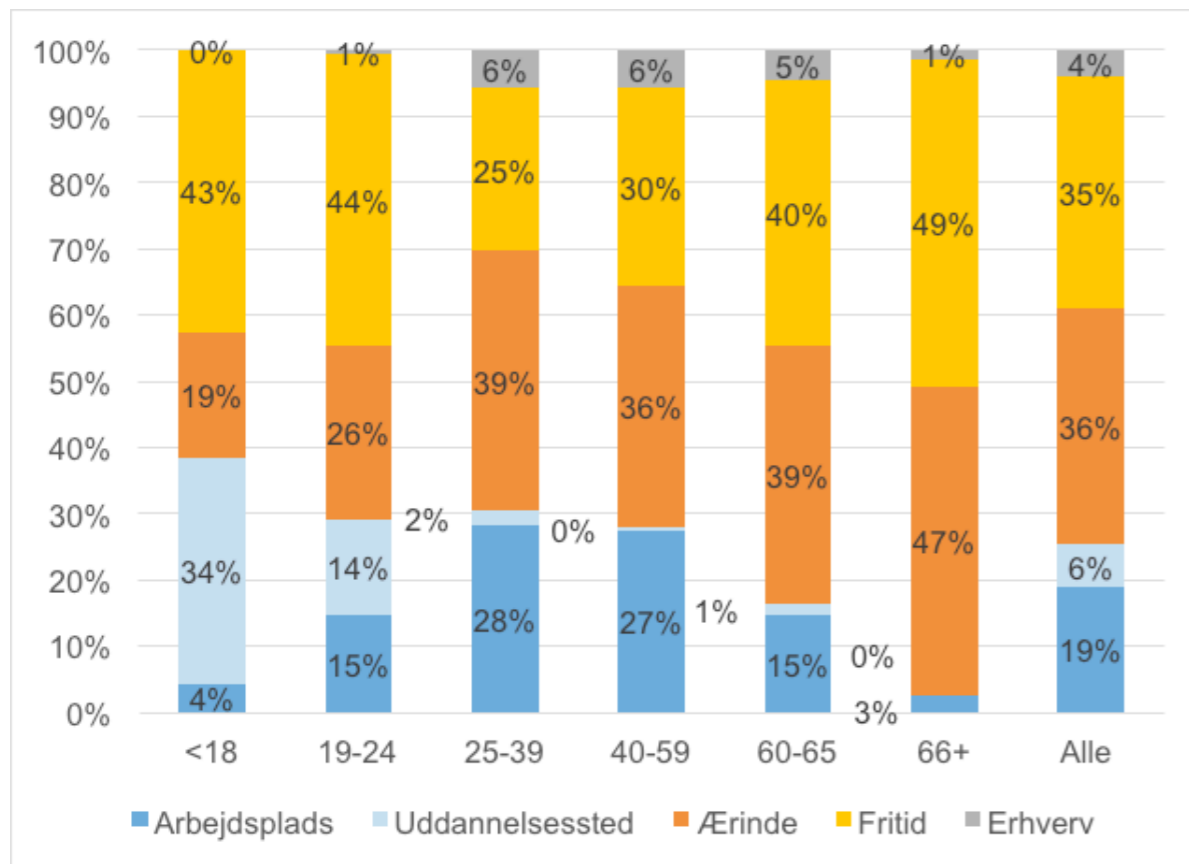
# SLAGELSE KOMMUNE I DAG - BAGGRUND

Tabel 4 viser at borgerne hovedsagligt cykler og går, når turlængden er kort. Ved turlængden 1-5km foregår 53 % til fods eller via cykel, mens det allerede falder til 12 % når turlængden er 6-10 km.

Borgernes benyttelse af kollektiv bustrafik er nogenlunde konstant mellem 6-13 % af alle ture, når turlængden er mellem 6-50 km. Ved rejser over 50 km benyttes tog i højere grad med ca. 24 % af alle ture.

Turlængde (km)	Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog/Metro	Andet	Total
1-5	31%	22%	43%	1%	-	2%	100%
6-10	3%	9%	77%	8%	1%	3%	100%
11-15	1%	3%	87%	7%	-	2%	100%
16-20	-	0%	84%	8%	1%	6%	100%
21-25	-	3%	77%	13%	3%	5%	100%
26-50	-	2%	84%	6%	2%	5%	100%
50-100	-	-	67%	-	23%	9%	100%
>100	-	-	63%	-	25%	12%	100%

Tabel 4 Andel af ture for hvert transportmiddel pr. afstandsbånd



Figur 5 Turformål efter alder

	Arbejdsplads	Uddannelsessted	Ærinde	Fritid	Erhverv	Alle
Gang	6%	7%	32%	56%	0%	100%
Cykel	24%	15%	29%	29%	3%	100%
Personbil	20%	2%	42%	33%	4%	100%
Bus	11%	40%	22%	27%	1%	100%
Tog/Metro	58%	14%	3%	22%	3%	100%
Andet	27%	3%	20%	22%	28%	100%

Tabel 5 Transportmiddel efter turformål

Ofte er der stor fokus på pendlingsrejser, men som figur 5 viser udgør pendlingen (arbejde og uddannelse) samlet set blot 25 % af den samlede transport. Selv for personer i den erhvervsaktive alder udgør ærinde- og fritidsrejser omkring 70 % af det samlede transportforbrug.

Figur 5 viser hvordan hvert transportmiddel fordeler sig på turformålet. Her ses det at f.eks. at 75 % af turene med bil og 88 procent af alle ture til fods begge foregår ved ærinde eller i fritiden. Derimod benyttes den kollektive transport til arbejdspladsen eller uddannelse i 55 % af turene.

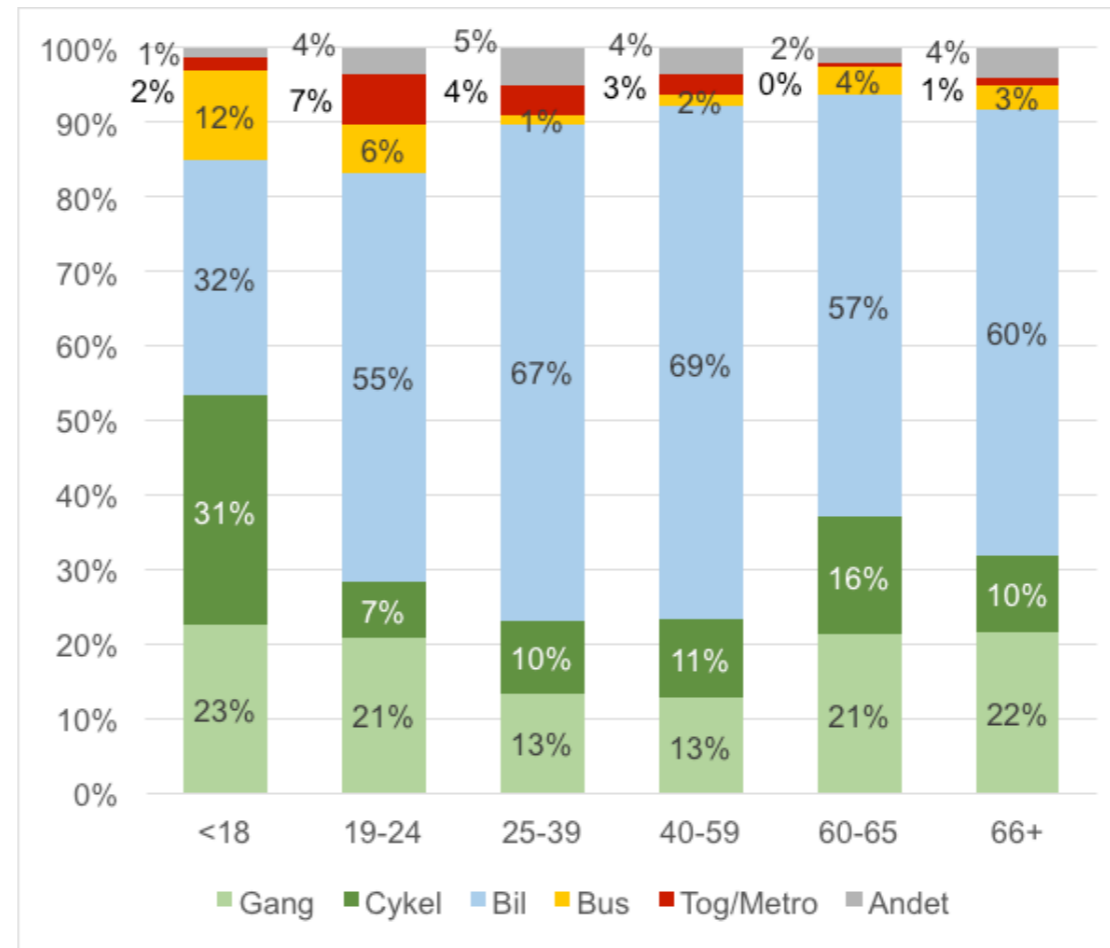


Endeligt viser figur 6 hvordan borgere i forskellige aldersgrupper bevæger sig.

Kun ca. 36 % af transportforbruget for borgerne over 66 år er bæredygtig (gang, cykel, kollektiv trafik). Det er særligt problematisk for de ældre borgere som aldrig benytter sig af bæredygtige transportformer, når de ikke længere er i stand til at benytte deres bil. Disse borgere bliver hurtigt immobile, når de ikke sørger for at skifte transportformen gradvist.

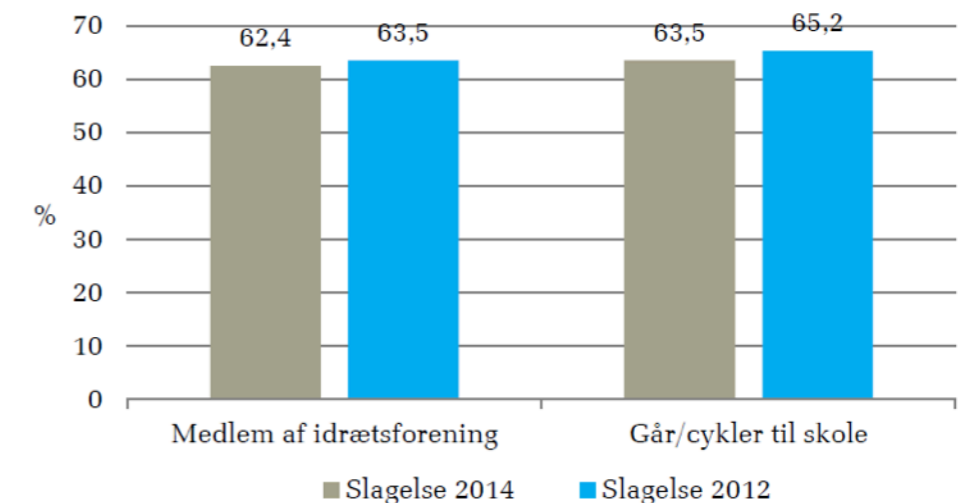
Figur 6 viser ligeledes at over 30 % af transportforbruget for børn mellem 10-18 år er via bil.

En undersøgelse udarbejdet af Syddansk Universitet, "Sundhed og trivsel blandt 11-16-årige i Slagelse Kommune 2014" viser at der er 63,5 % af eleverne i femte til niende klasse som går/cykler til skole. Som det ses på figur 7 er det en nedadgående tendens. Samme undersøgelse viser også at 15,9 % af eleverne i femte til niende klasse er inaktive, dvs. de dyrker højst ½ times energisk fysisk aktivitet i fritiden. Endeligt viser undersøgelsen at 13,4 % af eleverne i 5.-9. klasse har lav livstilfredshed.



Figur 6 Transportmiddel efter alder

- Ændring af borgernes transportvaner kræver både forbedring af rammer samt synliggørelse af alternative bæredygtige transportformer,
- Der er forskel på hvordan borgerne bevæger sig i de enkelte købstæder, samt de mindre byer og landet, og derfor kræver det forskellige strategier,
- Sunde borgere i bevægelse giver bedre livskvalitet.



Figur 7 Procent af elever i femte til niende klasse som er medlem af en idrætsklub, og aktiv transport til/fra skole

## PENGLING OG KOLLEKTIV TRAFIK

To togstationer på den overordnede øst-vest gående hovedbanestrækning og direkte tilslutninger fra en af Danmarks vigtigste motorveje til byerne Slagelse og Korsør er medvirkende til at skabe gunstige forhold for pendlere til/fra Slagelse Kommune. Dertil er der gode busforbindelser på det overordnede vejnet samt Slagelse-Tølløse togforbindelsen.

Kommunen har dagligt ca. 12.000 ud-pendlere og 9.000 indpendlere.

### Stations- og terminalforhold

I både Korsør og Slagelse er busterminalen meget stationsnært, hvilket er en stor fordel for pendlere der kombinerer deres rejser med begge transportmidler. Dertil er buskøreplanerne i stor grad tilpasset togafgange og -ankomster.

Der er dog alligevel mindre gode forhold ved busterminalerne i alle tre købstæder.

Slagelse busterminal ligger på Ndr. Stationsvej og er udformet

med lange perroner, der er forbundet med lange gangafstande for borgerne. Dertil er der kun indendørs ventefaciliteter på Sdr. Stationsvej, som lukker allerede kl. 21. Endeligt er der udfordringer med tilgængeligheden på busterminalen i Slagelse, hvor lige ganglinjer bl.a. bliver afbrudt af faste genstande.

Korsør station er beliggende udenfor byens centrum, og foruden at handle i den lille kiosk, så er der ikke mange muligheder, hvis borgerens ophold er forbundet med ventetid, eller deres cykel f.eks. er punkteret. DSB's ventefaciliteter ligger centralt og benyttes både af tog- og busbrugere.

I Skælskør ligger busterminalen bynært, men de gamle stationsbygninger er ikke taget i brug, hvilket er medvirkende til at gøre busterminalen mindre attraktivt.

### Kollektiv bustrafik

Fra 2016 har Slagelse Kommune 7 regionale linjer, 7 fælleskommunale og 17 kommunale linjer. På det overordnede vejnet

er der gode busforbindelser med halvtimesdrift i dagstimerne samt aften og weekendbetjening. Se figur 1 side 7. I øvrige landområder af kommunen kører der mindre buslinjer, som hovedsagligt benyttes af skoleelever. I de tre købstæder er der som udgangspunkt god busbetjening på byernes indfaldsveje til centrum. Dog er der flere områder af især Slagelse og Skælskør med mindre god busbetjening i form af lav frekvens.

Som supplement til den almene bustrafik tilbydes Flextur, der er en taxaordning, hvor borgeren bliver kørt fra dør til dør. Flextur er et tilbud for alle borgere, når den øvrige offentlige kollektive trafik ikke er tilstrækkelig. Det er en kørselsordning, som bliver koordineret på tværs af kommuner og regioner. Derved bliver vognene fyldt op med passagerer, og der køres kollektivt, så vidt det er muligt. Borgeren kan komme fra kantsten til kantsten, men skal bestille turen 2 timer før afgang. Grundtaksten er 24 kr. for de første 5 km og derefter 6 kr. pr. km. Kørselsordningen er et godt alternativ, når rutekørslen ikke kan benyttes. Flextur er billigere end normal taxakørsel, da det medfinansieres af kommunen. Tilbuddet kan bruges af alle, men mange ældre benytter sig af det.

- Bedre forhold for tog- og buspendlere kan øge antallet af pendlere, og få flere pendlere til at transportere sig bæredygtigt
- Direkte buslinjer med høj frekvens og gode korrespondancemuligheder, der kører i områder med flest borgere, giver et attraktivt kollektiv busnet.



## BOSÆTNING OG BYLIV

Som det beskrives i Slagelse Kommunes bosætningspolitik, har kommunen allerede mange fordele, der medvirker til at gøre kommunen attraktiv for tilflyttere. Men Slagelse Kommune skal hele tiden arbejde på at gøre kommunen endnu mere attraktiv. For at være en attraktiv kommune skal kommunen have fokus på følgende:

- God infrastruktur, med høj trafikssikkerhed for alle trafikanter og gode forbindelser kommunalt og regionalt
- Attraktiv by- og kulturliv
- Bredt handelsliv
- Gode arbejdspladser, heraf arbejdspladser til højtuddannede
- Adgang til natur
- Uddannelse
- Foreningsliv

Danmarks statistik viser at udviklingen af indbyggertal kun er langsomt stigende i Slagelse Kommune. Der er ca. 3000 – 4000 tilflytninger til kommunen hvert år, men stort set ligeså mange fraflytninger. Mobilitetsplanlægningen kan, ved forbedring af infrastruktur og byliv, medvirke til at forbedre dette. De tre købstæder er af varierende størrelse, hvor Slagelse har 32.000 indbyggere, har Korsør kun ca. 14.500 og Skælskør 6.500 indbyggere. Bylivet i kommunens tre købstæder er derfor af meget forskellig karakter, men de er alle præget af en

høj koncentration af biler, der dominerer negativt i bybilledet. Ligeledes præges bymidterne af store områder med fladeparkering, der alternativt kunne benyttes som attraktive byrum for lette trafikanter. Parkeringsmulighederne er gode i alle købstæderne, men optager samtidig meget plads i byrummet.

I både Slagelse og Skælskør fås et attraktivt handels- og cafémiljø, mens det er mindre godt i Korsør. Slagelse Kommune håber at den planlagte byforskønnelse i Korsør vender denne udvikling.


I Slagelse by fås et godt gågadenet til glæde for fodgængere, mens forholdene for cyklister er dårlige i og omkring bymidten. Der er mangel på cykelstier, og de smalle veje i bymidten er domineret af mange biler. Generelt er der stor efterspørgsel på et sammenhængende cykelstinet i Slagelse by. En analyse af Gehl Arkitekter, udarbejdet i forbindelse med Campusprojektet, viser ligeledes at der er mangel på attraktive forbindelser for gående og cyklende til gågadenettet fra byens øvrige vigtige funktioner såsom stationen, uddannelsesfirkanten og sygehuset. Handelslivet kan få stor gavn af bedre forbindelser, og byen vil fremstå mere sammenhængende. Dertil er vejnettet omkring Slagelse centrum kompleks, og det kan være svært at finde vej, hvilket er til stor ulempe for udefrakommende, der kan være potentielle tilflyttere.

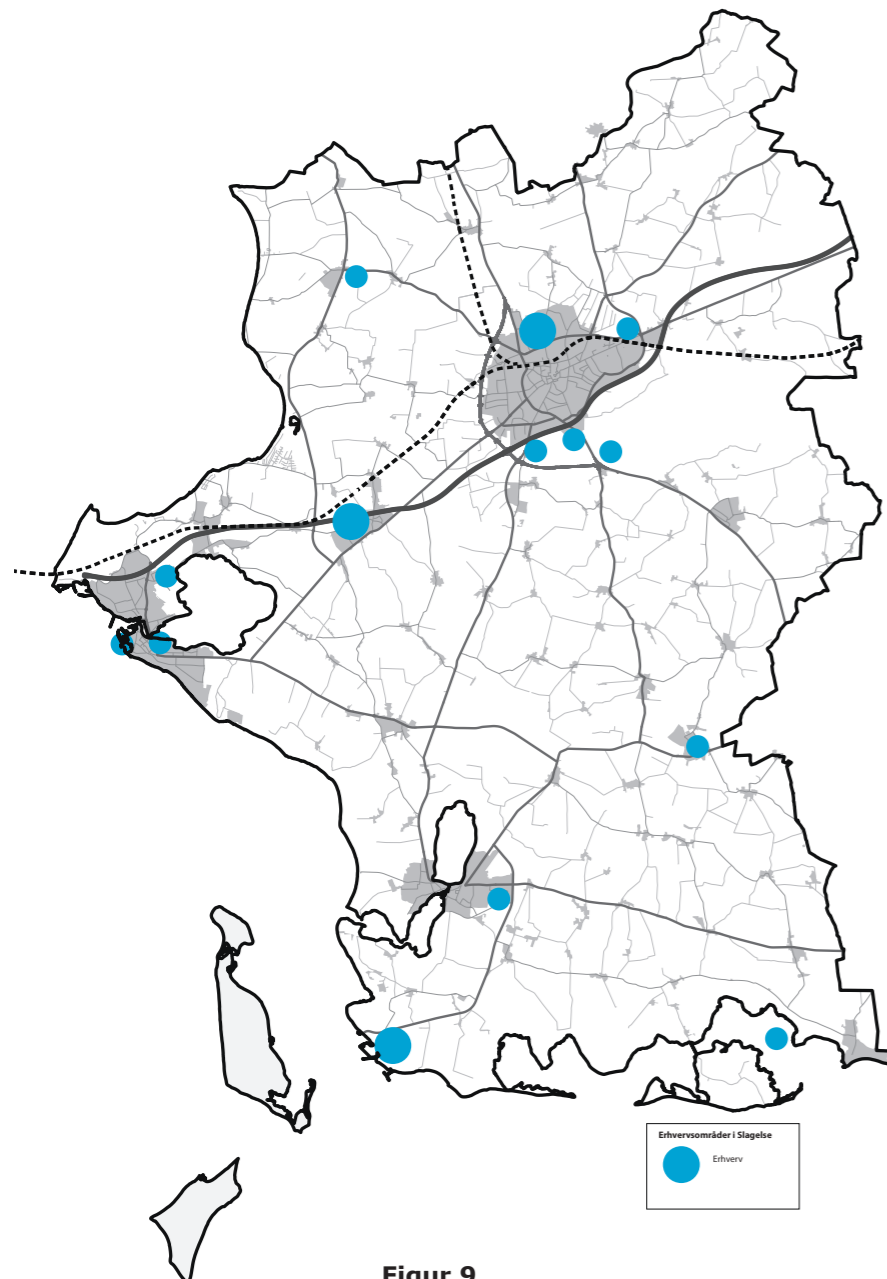
Gode forhold for fodgængere og cyklister kan give mere attraktive og levende byer



## MILJØ

Slagelse Kommune arbejder målrettet med forbedring af miljøet, men transporten har endnu ikke været et fokusområde. Ifølge CO2 kortlægningen udarbejdet i 2008, som ses på tabel 6 udgør transporten en stor andel af CO2 udledningen i kommunen. Der er derfor et stort potentiale i at arbejde hen imod mere bæredygtige transportformer og mindre transport, hvor det er muligt. Slagelse Kommunes mål er at reducere udledningen af CO2 med 20 % frem til 2020.

 Mere bæredygtig transport kan reducere kommunens CO2 udledningen markant



Figur 9

	År 2008
Elektricitet	300.000
Varme	140.000
Transport	163.000
Ikke vejgående transport	19.000
Industri	25.000
Landbrug	157.000
Affald	17.000
Areal / LULUCF	19.000
<b>Total</b>	<b>840.000</b>

Tabel 6

## ERHVERVSTRAFIK

Erhvervstrafikken udgør ifølge DTUs transportvaneundersøgelse kun en mindre del af transporten i Slagelse Kommune, men er en vigtig faktor for eksisterende virksomheders tilfredshed med kommunen, samt tiltrækning af kommende virksomheder. Ifølge politikken "Vækst i Balance" fra 2015 er erhvervsudvikling et stort fokusområde for Slagelse Kommune.

Som det ses på figur 9 er erhvervsområder fordelt over hele kommunen. Kommunens største erhvervsområder er beliggende i Slagelse, Korsør, Skælskør, Stignæs og Vemmelev.

Generelt har kommunen en god overordnet infrastruktur med forbindelse til motorvej og togforbindelse, men der kan være lokale udfordringer med infrastrukturen. Der er i dag ikke fokus på bæredygtig transport af medarbejdere i og udenfor arbejdstiden, men i højere grad fokus på udfordringer og muligheder for transportvirksomheder, såsom f.eks. muligheden for modulvognstransport, eller udbygning af rute 22 der kan medføre mere effektiv transport.

## Hovedressource-område Omsætning i 1.000 kr.

**Fødevarer 9.367.009**  
**Bygge/Bolig 6.631.109**  
**Øvrige erhverv 4.744.938**  
**Transport 3.411.853**  
**IT/Kommunikation 1.265.882**  
**Møbler/Beklædning 1.195.136**  
**Medico/Sundhed 396.337**  
**Turisme 378.032**  
**Erhverv i alt 27.390.299**

Tabel 7

Tabel 7 fra "Erhvervsudviklingspolitikken 2012-2020", viser at fødevarer, bygge/bolig og transport er nogle af kommunens største erhverv. Beskæftigelsen er fordelt med 45 % beskæftigede i den offentlige sektor og 55 % i den private sektor.

Nærhed til Motorvej og togforbindelse er til fordel for virksomheder i Slagelse Kommune. Ligesom række af uddannelser fra gymnasium og handelsskole til erhvervsuddannelser, erhvervsakademi og universitet kan være en fordel for erhvervslivet, der herved har nærhed til uddannet arbejdskraft. Åbningen af et nyt psykiatrisygehus i 2015 kan være til stor fordel for erhvervslivet, da det medvirker til at generere arbejdspladser.

# OVERSIGT OVER MOBILITETSUDFORDRINGER

## KOMMUNEN

- Rute 22
- Omfartsvej Skælskør
- Omfartsvej Slagelse
- Terminaler
- Trafiksikkerhed nær skoler
- Trafiksikkerhed for lette trafikanter
- Mange husstande ejer 2 eller flere biler

## SLAGELSE

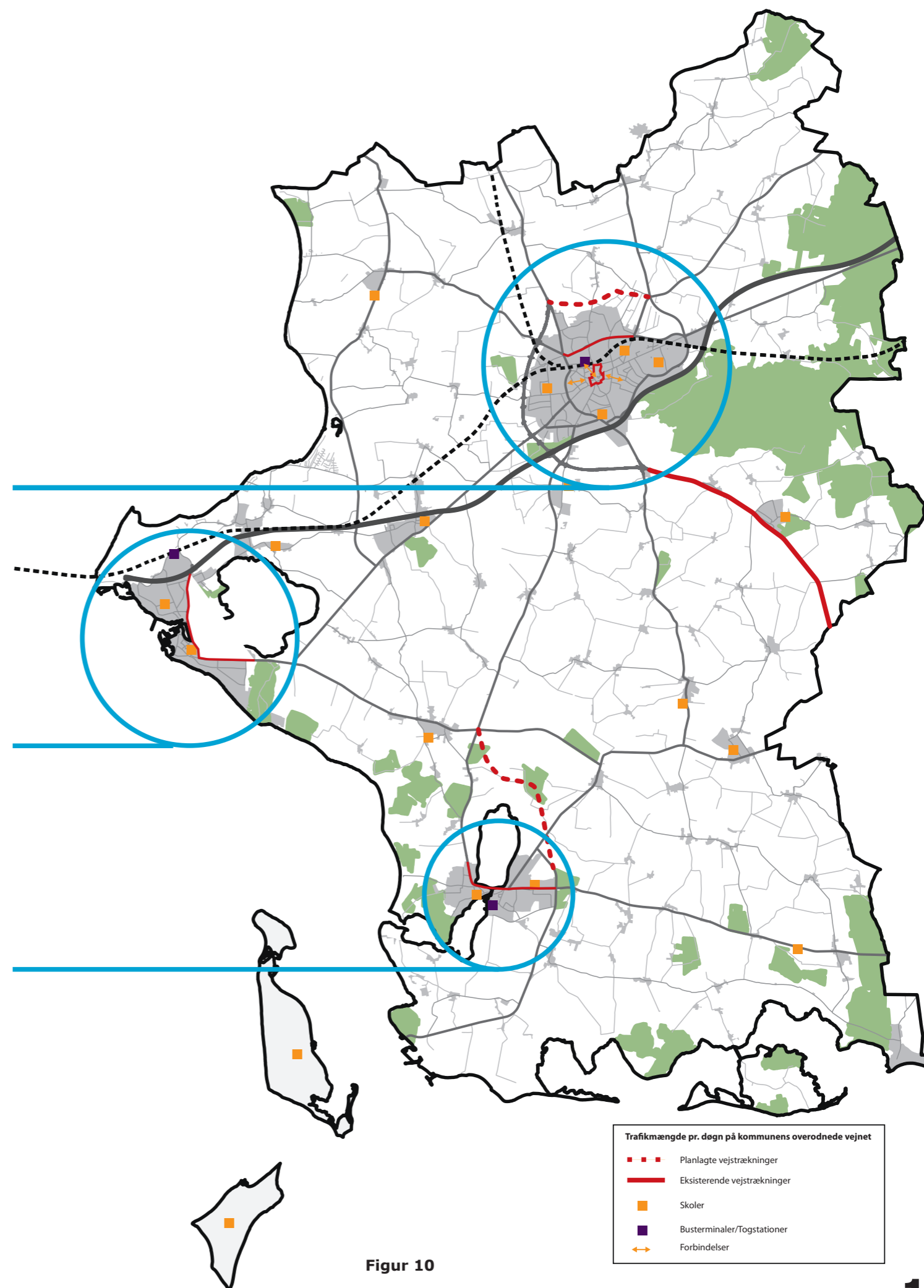
Mindre gode terminalforhold  
Uklare forbindelser mellem bymiddens vigtige funktioner  
Mange parkerede biler

## KORSØR

Mindre gode terminalforhold  
Tung transport langs hovedårer  
Mange parkerede biler  
Mindre godt gågemiljø

## SKÆLSKØR

Mindre gode terminalforhold  
Tung transport langs hovedårer



Figur 10