

## Samråd avseende revideringen av TEN-T-förordningen

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet här ett gemensamt svar till EU-kommissionens samråd om revideringen av förordningen om det transeuropeiska transportsystemet (TEN-T). Samrådssvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur.

### Sammanfattning

- Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbetet välkomnar möjligheten att inkomma med ett svar till EU-kommissionen. Prioriteringarna i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete sammanfaller i hög utsträckning med EU-kommissionens prioriteringar för TEN-T.
- Tillförlitliga, effektiva och hållbara transporter till och från Stockholm-Mälardalsregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Minskad rörlighet är inte ett alternativ om konkurrenskraften i unionen ska upprätthållas.
- Mälardalsrådet stödjer en utveckling av TEN-T-förordningen, men vill behålla dess huvudsakliga inriktning mot ett utvecklat transportinfrastrukturssystem. Uppdelningen av TEN-T i två nät med två olika tidshorisonter är en god planeringsmodell.
- Att rätt prioriteringar görs inom transportinfrastrukturen är en förutsättning för att nå klimatmålen inom Parisavtalet. Längs TEN-T-stråken behövs en utbyggnad av hållbara bränslen och drivmedel, som biobränslen och en infrastruktur för elladdning.
- Mälardalsrådet vill understryka vikten av att Stockholm och Örebro (Hallsberg) fortsätter vara noder i ScanMed och att samtliga län i En Bättre Sits-samarbetet omfattas av TEN-T:s stomnät. De urbana noderna behöver innefatta hela det funktionella området kring noden.
- En förlängning av ScanMed-korridoren i nord-sydlig riktning och i västlig riktning mot Oslo, skulle medföra värden till regionen och tydliggöra Örebro (Hallsberg), respektive Stockholm, som noder, snarare än ändpunkter i den europeiska handelskontexten.
- Östersjöns och Mälarens vattenvägar har en växande betydelse för regionens internationella utbyte. Havets motorvägar bör integreras i och värderas lika högt inom TEN-T som övrig landinfrastruktur. Stockholms nya hamn Norvik måste inkluderas i korridoren.
- Modellen med ansvariga korridorssamordnare och korridorsvisa möten är framgångsrik. Varken mandatet eller inriktningen för arbetet behöver förändras i den nya förordningen.
- Genom öppenhet för nya tekniska lösningar, digitaliseringens potential och framväxten av nya transportmedel gynnas fler innovativa, effektiva och hållbara transportlösningar.

**Stockholm-Mälardalenregionen: hälften av Sveriges BNP skapas här**

Stockholm-Mälardalenregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Genom sin placering i centrala Skandinavien har regionen en viktig funktion i det transeuropeiska transportsystemet (Trans-European Transport Network, TEN-T). Den av EU-kommissionen utpekade ScanMed-korridoren i TEN-T, The Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor, löper genom regionen från Östersjön i öster och vidare i sydvästlig riktning via Örebro respektive Östergötland.

I Stockholm-Mälardalenregionen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till 49 procent av Sveriges BNP. Befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050. Regionen utgör Sveriges största konsumentmarknad, med en omfattande varuproduktion och stora transitflöden av gods. Varor för över 50 miljarder euro exporteras från regionen varje år. Till det kommer de stora exportvärden som passerar regionen som transitgods längs ScanMed-korridoren varje år. Varutransporterna har ökat under de senaste decennierna, framförallt de långväga lastbilstransporterna och utrikes sjötransporter. EU-kommissionen räknar med att godstransporterna inom EU kommer att öka med 80 procent mellan 2005 och 2050 och att persontrafiken samtidigt ökar med 50 procent. (Transport 2050: The major challenges, the key measures, MEMO/11/197)

Tillförlitliga och effektiva transporter till och från Stockholm-Mälardalenregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Stockholm-Mälardalenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. Järnvägs- och terminalverksamheten i Hallsberg är en utpekad nod i TEN-T och utgör en viktig funktion för överflyttning av gods från väg till järnväg. I Hallsberg finns Nordens största rangerbangård där mer än 500 000 tågvagnar rangeras varje år samt omfattande godshantering vid Hallsbergsterminalen. I regionen ligger Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, med över 180 destinationer och 28 miljoner passagerare per år. Även den internationella färjetrafiken spelar stor roll för regionen, framför allt i förbindelserna med Finland, Baltikum och Polen. 12 miljoner passagerare och 9 miljoner ton gods passerar Stockholms hamnar varje år. Två tredjedelar av alla resor till/från Sverige passerar Stockholm-Mälardalenregionen.

**Storregional samsyn om Stockholm-Mälardalenregionens infrastrukturprioriteringar**

Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sats, som omfattar länsplaneupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna i länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. I Stockholms län är Region Stockholm regionplaneorgan. Länen arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Samarbetet värnar en hög nationell och internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälardalenregionen.

En Bättre Sats-samarbetet leds av en politisk styrgrupp med länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter. Samarbetets underlag bereds gemensamt av tjänstepersoner från parterna. Inom ramen för En Bättre Sats har länen enats om en gemensam systemanalys ("Systemanalys 2020. Framtidens resor.") för brister och behov i Stockholm-Mälardalenregionens transportinfrastruktur. Systemanalysen lyfter fram vikten i att se Stockholm-Mälardalenregionen som en del av ett större nationellt och internationellt transportsystem.

**Gemensam målsättning för hållbar tillväxt**

För att nå klimatmålen 2050 krävs en kombination av flera faktorer, exempelvis minskat bilresande, ökat kollektivresande, en mer utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling samt en effektivare användning av transportsystemet. Men det krävs också att fossila bränslen

ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras. Utveckling av stomtrafik och kollektivtrafik bör prioriteras av miljö- och kapacitetsskäl. För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektivare kombitrafik med fungerande anslutningar samt en ökad kapacitet på järnvägar.

Åtgärder krävs inom teknik, lagstiftning och planering, men även ändrade resvanor och ett mer transportsnålt samhälle. Vi anser att områden som beteendeförändring för minskat bilresande, ökat kollektivtrafikresande, cykling samt ökat fokus på kombinerad mobilitet med överflyttning av gods till järnväg och sjöfart särskilt ska beaktas. Bebyggelsestrukturens och transportsystemets utveckling är central för att nå ett transporteffektivt samhälle. Utvecklingen behöver ses ur ett helhetsperspektiv med en öppenhet för nya tekniska lösningar, som exempelvis drönare och vakuumrörståg. Genom att ta större hänsyn till digitaliseringens potential med exempelvis automatisering och framväxten av nya transportmedel, gynnas fler innovativa, effektiva och hållbara transportlösningar, till nytta för både gods- och persontrafiken.

#### **Helhetsperspektiv behövs i det europapolitiska arbetet**

En samlande europapolitisk nivå är viktig för att nå Parisavtalets och unionens mål om smartare och mer hållbara transporter för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem i hela Europa. Insatser bör göras där nyttan är som störst med tanke på det begränsade budgetutrymmet. Vid sidan av det uppenbara syftet att gynna gränsöverskridande projekt bör den europeiska transportpolitiken inriktas mot innovativa transportlösningar, multimodala transportkedjor och att gynna de prioriterade noderna och stråken i det europeiska transportsystemet.

Genomförandet av gemensamma standarder i unionen både gynnar planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Samtidigt måste övergången till gemensamma system som ERTMS ske med eftertänksamhet i nära dialog med regionala och nationella företrädare. Utredningar visar att ERTMS riskerar att bli dyrare än beräknat och medföra ökade kostnader för trafikoperatörer och i förlängningen konsumenterna. Ökade kostnader för införandet av ERTMS får inte leda till minskade resandevolymer och negativa överflyttningseffekter där fler pendlare väljer bilen och gods går på lastbil. Detta skulle inte vara i linje med varken Kommissionens, Sveriges eller En Bättre Sits klimatmålsättningar.

Stockholm-Mälardalen ser positivt på de europeiska finansieringsinstrumenten för en bättre transportinfrastruktur i unionen. Investeringar i transportinfrastruktur på EU-nivå är mycket värdefulla för en hållbar utveckling och för att stärka konkurrenskraften i Stockholm-Mälardalen, Sverige och Europa och bör fortsatt prioriteras. Det är av stor vikt att EU:s program och fonder för infrastruktur har fortsatt fokus på långsiktighet och strategisk planering för god funktionalitet i det transeuropeiska infrastruktursystemet. Under programperioden 2007-2013 uppgick de tilldelade projektmedlen till objekt i Stockholm-Mälardalen till 100 miljoner euro. Projektmedlen har delfinansierat infrastrukturprojekt till ett värde av 1,3 miljarder euro. Bland dessa kan nämnas Norra länken, Ostlänken, Värtahamnen, Norrköpings hamn och Rosersbergs kombiterminal.

#### **Effektiv användning av transportsystemet krävs**

Det finns ur samhällets synvinkel betydande vinster i överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, framför allt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser samt minskad belastning och trängsel på landinfrastrukturen. En effektiv användning av transportsystemets alla trafikslag är nödvändig. I dagsläget råder dock inte konkurrensneutralitet avseende

avgifter mellan trafikslagen, vilket hämmar en sådan utveckling. En överflyttning ställer därtill krav på såväl hamnar och färleder som anslutande landinfrastruktur (väg/järnväg och terminaler), vilket leder till nya behov av åtgärder. Omlastningar mellan trafikslag upplevs också ofta för dyra i förhållande till långväga biltransporter för att möjliggöra fler intermodala transporter, varför en teknikutveckling behöver ske.

#### **Utveckling av TEN-T utifrån tillgänglighet och hållbarhet**

Sedan en tid tillbaka står TEN-T under revidering. Mälardalsrådets En Bättre Sits lämnade den 9 juli 2019 ett samrådssvar avseende utvecklingen av TEN-T. Ett ytterligare samråd, denna gång riktad till kommissionens konsekvensbedömning om möjliga inriktningar och åtgärder för den framtida förordningen, inlämnades den 17 december 2020.

Hög nationell och internationell tillgänglighet är en förutsättning för Stockholm-Mälardalsregionens utveckling och förutsätter att infrastrukturutvecklingen på nationell och europeisk nivå samspelar med de storregionala förutsättningarna och ambitionen i Stockholm-Mälardalsregionen. Mälardalsrådet stödjer en utveckling av TEN-T-förordningen, men vill behålla dess huvudsakliga inriktning mot ett utvecklat transportinfrastruktursystem och dess avgränsningsområden. Exempelvis bör inte luftkvalitet eller bullerplaner inkluderas i korridorsarbetet.

Med olika standarder och kvaliteter på räls och vägar genereras höga utsläpp genom effektivitetsförluster. Stockholm-Mälardalsregionen instämmer i EU-kommissionens förslag att anpassning av kvalitetsnivåerna i TEN-T-infrastrukturen bör ske för att på så sätt öka effektivitet och bidra till minskning av klimatutsläppen.

Vi välkomnar att Kommissionen i konsekvensbedömningen uppmärksammar vikten av att ta större hänsyn till hållbarhetsdimensionen i genomförandet av det europeiska transportnätet. Vi anser vidare att de samhällsekonomiska beräkningarna vid infrastrukturplaneringen bör lägga större vikt vid klimatomrättade mervärden.

Det behöver finnas smidiga övergångar mellan flyg, fjärr-/snabbtåg, regiontåg samt övrig lokal kollektivtrafik. Därtill behövs tillräcklig kapacitet för att öka järnvägens konkurrenskraft, för transittrafik samt för att underlätta utvecklandet av ett hållbart transportsystem. I detta ligger även en realisering av det transeuropeiska stomnätet (TEN-T) inom de beslutade tidsramarna samt anpassning till ”havets motorvägar”, dvs. sjötransporterna såväl inom som utanför regionen, inklusive Mälarsjöfarten. Vidare bör även samordningen mellan stomnätskorridorerna och järnvägsgodskorridorerna (Rail Freight Corridors, RFC) förstärkas.

Mälardalsrådet delar problembilden och ser behovet av en gemensam målsättning om hög tillgänglighet till alternativa drivmedel längs med TEN-T samt att sambanden mellan TEN-T och det transeuropeiska energinätet (TEN-E) bör stärkas. Bristerna i dessa avseenden påverkar och hämmar marknadens nyttjande av fordon med noll eller mycket låga utsläpp. Stockholm-Mälardalsregionen välkomnar EU-kommissionens förslag till policyändring för att säkerställa en kontinuerlig täckning av alternativa bränslen och ett ökat nyttjande av biobränslen och elladdning längs med TEN-T stråken. Vi vill utöver det tillägga att biobränslen bör inkluderas i denna skrivning för att inkludera en bredare mångfald av hållbara bränslen och drivmedel.

EU-kommissionen framhåller i sin konsekvensanalys att det krävs en förbättrad beredskap av TEN-T infrastrukturen inom områden för att möta oförutsedda händelser som exempelvis säkerhetshot eller extrema väderförhållanden och naturkatastrofer. Mälardalsrådet ser positivt att det säkerställs en hög strukturell infrastrukturkvalitet och att det garanteras en hög resiliens

i systemet. Till detta kommer säkerheten längs med de europeiska transportkorridorerna. Genom den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälarenregionen har exempelvis behovet av säkra och trygga uppställningsplatser för godstrafik på väg framhållits.

### **God planering genom två nät**

Mälardalsrådets En Bättre Sats-samarbete ser ett stort värde i den systematik med stomnätsskorridorer och ett övergripande nät som har etablerats. Uppdelningen i två nät med två olika tidshorisonter är en god planeringsmodell. När det kommer till stomnätsskorridorerna fungerar dessa både som ett stöd och en utgångspunkt i planeringen på lands- och länsnivå och knyter samman regioner och handelsnoder mellan medlemsstaterna.

### **Korridorssamordnare är centrala för den gemensamma dialogen**

Modellen med ansvariga korridorssamordnare och korridorsvisa sammanträden med inbjudna representanter från parterna längs korridoren är framgångsrik. Vi anser att varken mandatet eller inriktningen för korridorssamordnarna behöver förändras nämnvärt i den nya förordningen. Ett eventuellt utökat mandat skulle i så fall kunna inbegripa områden som alternativa bränslen och digitalisering i syfte nå en tidsenlig måluppfyllelse. Mälardalsrådet understryker vikten av en fördjupad och gemensam dialog mellan den europeiska, nationella och regionala nivån, i syfte att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och behov på olika nivåer.

### **Stockholm-Mälarenregionen har flera viktiga noder i TEN-T**

Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälarenregionen är järnvägsterminalerna i Hallsberg och Stockholm (ingår i stomnätet) samt flygplatserna i Stockholm (Arlanda och Bromma), Nyköping, Visby och Örebro, där dock endast Arlanda ingår i stomnätet. Bland hamnarna ingår Stockholms hamn i stomnätet medan hamnarna i Köping, Västerås, Kapellskär, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Gotlands hamnar, Norrköping, Grisslehamn och Gävle ingår i det övergripande nätet.

Mälardalsrådet vill understryka vikten av att Stockholm och Örebro (Hallsberg) fortsätter vara noder enligt nuvarande utformning och att EU-kommissionen inte reviderar korridorens utformning i dessa avseenden. Mälardalsrådet tillstyrker den svenska regeringens förslag att Hallsberg uttryckligen skrivs ut i ScanMed-korridoren och inte enbart Örebro enligt formulering i nuvarande förordning.

Transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarenregionen fyller till stor del riktlinjerna för TEN-T, såväl det övergripande nätet som stomnätet. Den infrastruktur som ännu inte uppfyller TEN-T-standard anges nedan i urval och måste åtgärdas med hänsyn till helheten i det europeiska transportsystemet.

- Ostkustbanan mellan Stockholm-Uppsala och vidare norrut, som behöver uppgraderas för att förbättra förbindelserna med mellersta och norra Sverige.
- Ostlänken, som omfattar nya dubbelspår för höghastighetståg mellan Stockholm/Järna och Linköping, för att i förlängningen bättre koppla samman Stockholm, Malmö och Göteborg samt förbättra förbindelserna till Danmark och Tyskland.
- Infrastrukturen mellan Stockholm och Nynäshamn behöver uppgraderas för att förbättra tillgängligheten mellan modala knutpunkter i Stockholm. Både järnvägen och väginfrastrukturen som Tvärförbindelse Södertörn. Insatser här är av särskild vikt för Stockholms nya hamn Norvik.
- För att fullt uppnå godstransportnytta inom Stockholm-Mälarenregionen och nyttja de satsningar som gjorts i hamnar, farleder och kanaler i Mälaren måste en ny Hjulstabro byggas.

- Kapacitetsförstärkningar behöver göras på E4 norr om Förbifart Stockholm för att förstärka tillgängligheten till Arlanda (del av stomnätet).
- E18: Kapacitetsökning på sträckan Köping-Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Hallsbergs bangård, som måste byggas ut sammanhållet och med ett systemperspektiv för att längre (750 meter) och tyngre tåg ska kunna köras enligt kraven för TEN-T-nätet.
- Järnvägen mellan Hallsberg-Degerön, som behöver uppgraderas för att skapa bättre förutsättningar för gods på järnväg.

### **Bredare definition av urbana noder behövs**

För att säkerställa välfungerande TEN-T-korridorer behövs en bredare definition av urbana noder. De urbana noderna behöver innefatta hela det funktionella området kring noden och även innefatta regionala områden kring en stadskärna. Stråken inom TEN-T behöver vara väl sammankopplade till såväl modala hubbar som med det regionala-lokala transportsystemet. Inte minst är detta viktigt för att nå målen om hållbart resande och ett transporteffektivt samhälle.

### **Hela Stockholm-Mälardalenregionen som en del av ScanMed-korridoren**

Stockholm-Mälardalenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med nord-sydflöden längs axeln Hamburg-Köpenhamn-Malmö till Stockholm-Mälardalenregionen samt mellersta och norra Sverige. Därtill för öst-västra flöden längs axeln Oslo-Stockholm-Mälardalenregionen och vidare till Mariehamn, Åbo, Helsingfors och övriga Northern Growth Zone i Finland. Gods och persontrafik som färdas längs med sträckningarna är av betydelse för parter långt utanför Sveriges gränser. Ett exempel är de tunga godstransporter som passerar regionen som transittrafik i nord-sydlig riktning från gruvor i norra Sverige till industrier på kontinenten.

Det är viktigt att hela Stockholm-Mälardalenregionen ses som en del i ScanMed-korridoren, då samtliga län har en direkt bäring på det sammanhängande trafiksystemet. Mälardalsrådet vill framhålla värdet i att samtliga län i En Bättre-Sits-samarbetet omfattas och namnges i ScanMed-korridoren samt att dessa kan ta del av EU:s program och fonder inom området för infrastruktur. Mälardalsrådet vill vidare understryka vikten av att dessa program och fonder ska bidra till uppfyllande av Parisavtalet samt fortsatt ha fokus på långsiktighet och strategisk planering för god funktionalitet i det transeuropeiska infrastrukturens systemet.

Kommissionen har föreslagit en utvidgning av ScanMed-korridoren till mellersta och norra Sverige. Den svenska regeringen har lämnat ett särskilt tydliggörande avseende sträckan mellan Örebro (Hallsberg) och Gävle (Söderhamn). En förlängning av ScanMed-korridoren enligt Kommissionens och den svenska regeringens förslag skulle medföra värden till regionen, då detta skulle markera Örebro, respektive Stockholm, som delar i, snarare än ändpunkter i, den europeiska handelskontexten. Diskussionen omfattar även en syd-nordlig länk från Östergötland norrut via Örebro till Sandviken (Mjölby-Storvik). En passage vid sidan av Stockholm skulle minska trafikbelastningen i de östra delarna av Stockholm-Mälardalenregionen.

Den nordiska triangelns norra ben (Oslo-Stockholm) sammanbinder två av de nordiska huvudstäderna och var en av de utpekade sträckorna i TEN-T-perioden 2007-2013. Däremot var sträckan inte ett prioriterat stråk i programperioden 2014-2020. Stråket Oslo-Stockholm – med den viktiga trafiken på Svealandslinjen och Mälardalenlinjen – har stor betydelse för befolkningen, näringslivet och lärosätena längs med stråket och bör inkluderas i ScanMed-korridoren.

**Integrera havets motorvägar (Motorways of the Sea) i TEN-T**

Östersjöområdet har en växande betydelse för Stockholm-Mälarenregionens internationella utbyte. Mälardalsrådet anser därför att farlederna som pekas ut i Motorways of the Sea över Östersjön måste ses i ett helhetsperspektiv och tydliggöras som en länk i ScanMed-korridoren samt över till Nordsjö-baltiska-korridoren på andra sidan Östersjön. Mälardalsrådet stödjer den svenska regeringens ståndpunkt om att isbrytningen är central för att upprätthålla förbindelserna mellan Sverige och Finland samt övriga Baltikum. Det finns stor potential i Stockholm-Mälarenregionen att utveckla vattenburen citylogistik och regionala godstransporter. Sjöfart på inre vattenvägar, det vill säga inlandssjöfart, spelar här en viktig roll och det bör integreras och värderas lika högt inom TEN-T som övrig landinfrastruktur.

I den kommande förordningen måste Stockholms nya hamn för rullande gods och containrar på Norvikudden utanför Nynäshamn (Norvik) inkluderas i korridoren. Gävle hamn tillhör idag det övergripande nätet, men en översyn av hamnens status i förhållande till stomnätet bör göras, med anledningen av hamnens funktion för införsel av flygbränslet till Arlanda.

**Samtliga policyalternativ behöver omfattas**

I konsekvensbedömningen som EU-kommissionen publicerat presenteras tre policyalternativ för att svara upp mot de tre problemområdena. De tre alternativen är att utveckla infrastrukturen, stärka dess kvalitet samt att främja digitalisering och innovation inom TEN-T stråken. Stockholm-Mälarenregionen anser att intentionen med TEN-T-förordningen endast kan nås om samtliga policyområden berörs av och behandlas i det fortsatta arbetet.

**Fortsatt dialog för ett utvecklat transportnät**

Tillförlitliga och klimateffektiva transporter i TEN-T-nätet är avgörande för såväl Stockholm-Mälarenregionens som Sveriges konkurrenskraft och för uppfyllandet av regionala, nationella och internationella klimatåtaganden. Mälardalsrådets ambition är att fortsätta dialogen och stärka arbetet nationellt och med EU-nivån för att Stockholm-Mälarenregionen ska bli en kraftfull del i det europeiska transportnätet. Mälardalsrådet bistår gärna med mer information om den storregionala samsynen om Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur och prioriterade behov i regionen.

**MÄLARDALSRÅDET**

Kristoffer Tamsons (M)  
Ordförande



Maria Nimvik Stern  
Generalsekreterare