

Remissvar - Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Ert diarienummer: dnr LI2023/03919

Region Sörmland har givits möjlighet att lämna synpunkter på inriktningsunderlag inför kommande Infrastrukturproposition för transportsystemets utveckling. Region Sörmland, som ansvariga för regional utveckling i Sörmland, vill med detta redovisa vår syn på inriktningsunderlaget och medskick till regeringen i sitt arbete med propositionen.

Sammanfattning

Region Sörmland är regionalt utvecklingsansvarig och leder utvecklingen av länet genom den regionala utvecklingsstrategin och dess prioriterade inriktningar. Vi har god kännedom om de regionala förutsättningarna och behoven i Sörmland, det är därför viktigt med fortsatt samverkan i arbetet med åtgärdsplanering.

Trafikverket arbetar idag utifrån en prognosstyrd planering. Region Sörmland vill fortsatt trycka på vikten av att arbeta mer utifrån en målstyrd planering för att driva mot våra mål och därmed även en hållbar utveckling.

För att säkerställa att klimatmålen uppnås måste Trafikverkets analys ha en bredare ansats, i dagsläget lyfts främst elektrifiering och omställning av drivmedel som förutsättningar för att uppnå klimatmålen men det krävs ett bredare helhetsperspektiv. Det vill säga en transportplanering där både digital och fysisk infrastruktur tillsammans med fysisk planering bidrar till tillgänglighet. För att uppnå klimatmålen måste förutsättningar för cykel och kollektivtrafiken utvecklas. Trafikverket nämner viktiga förändringsförslag, kopplat till cykeltrafikens framfart men det är inte tillräckligt. Det trafikslagsövergripande inriktningsunderlaget är en god början och Region Sörmland ser positivt på att Trafikverket i underlaget lyfter viktiga insatser utöver förändringar i deras egen anläggning.

Trafikverket pekar på länsplanernas roll för den regionala utvecklingen, för att stärka trafiksäkerheten på det regionala vägnätet samt som verktyg för att hantera att satsningen på stadsmiljöavtalen avbrutits. Medlen till länsplanerna har inte räknats upp i den omfattning som det totala anslaget

för nationell plan, därför måste medlen till länsplanerna ökas och växlas upp om vi gemensamt ska klara våra mål om hållbar regional utveckling.

Region Sörmland ser behov av ökade anslag till kommande nationell plan med minst 20 procent för att säkerställa robust transportsystem genom både underhåll och nyinvesteringar.

Sörmlands planeringsförutsättningar och utveckling

Region Sörmland är regionalt utvecklingsansvarig och leder utvecklingen av länet genom den regionala utvecklingsstrategin och dess prioriterade inriktningar. Den regionala utvecklingsstrategin lyfter vikten av god infrastruktur och möjlighet till förflyttning för arbete, utbildning och rekreation. Kommunikationer mellan regionala och storregionala målpunkter är därför en förutsättning för att stärka utvecklingen i länet och bidra till hållbar regional utveckling.

Sörmland är en del av en större arbetsmarknadsregion med naturliga kopplingar mot noder utanför länsgränserna. Sådana planeringsförutsättningar kräver ett stråkorierat arbetssätt som ser bortom administrativa gränser. Arbetspendlingen inom och utom länet har ökat de senaste åren, våra sörmländska medborgare pendlar både inom- och utomregionalt för utbildning, arbete och fritid. En växande pendling ställer krav på att transportinfrastrukturen, både väg och järnväg, utvecklas och förbättras för att kunna säkerställa en attraktiv kollektivtrafik som våra resenärer kan lita på. Näringslivet i Sörmland utvecklas, redan nu återfinns stora etableringar inom bland annat logistiknäringen i några av våra sörmländska kommuner samtidigt som Sörmland är en del av den gröna omställningen av stålindustrin, vilket ofta glöms bort i debatten. Denna utveckling ställer krav på transportsystemet som verktyg för att bedriva verksamhet men också möjlighet att nå rätt kompetens. Det är därför viktigt att i kommande åtgärdsplanering se över kostnadseffektiva insatser som främjar godsets framfart utan att påverka persontrafiken.

En Bättre Sits

Region Sörmland, tillsammans med sex andra regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor under begreppet ”En Bättre Sits”. Rådande systemanalys antogs 2020, just nu pågår ett arbete med att gemensamt uppdatera nuvarande systemanalys. Den uppdaterade systemanalysen ska antas 2024 hos respektive region och är Mälardalens samlade inspel till nationell plan. Region Sörmland delar Mälardalsrådets inspel till inriktningsunderlaget.

Inledning

Region Sörmland önskar poängtera att Trafikverket har tagit fram ett tydligt och strukturerat inriktningsunderlaget utifrån det uppdrag som Regeringen tilldelat. Däremot delar inte Region Sörmland Trafikverkets slutsatser i samtliga delar.

Transportsystemets nuläge och utveckling

Trafikverket redovisar transportsystemets nuläge och framtida utveckling utifrån en prognosstyrd planering. Region Sörmland vill fortsatt trycka på vikten av att arbeta mer utifrån målstyrd planering som stärker en hållbar utveckling. Trafikverket själva lyfter flera mål som vi måste nå i samhället och visar på styrmedel och åtgärder för att nå målen. Det måste också gälla planeringen och modeller som Trafikverket jobbar med. Idag är prognoserna på framförallt järnväg baserade på begränsningar i systemet vilket ger en prognos utifrån systemets ramar, snarare än vad samhället behöver och den ambitionsnivå som framförallt vi regioner har, om ökad och utvecklad trafik på järnväg. För att säkerställa en målstyrd planering krävs också en översyn av de transportpolitiska målen utifrån Agenda 2030 för ett helhetsperspektiv samt vikten av ett mål mot år 2030 utöver målen för år 2045.

Det är dock positivt att Trafikverket prognosticerat ökning av regionaltågstrafiken. Region Sörmland bedömer dock att den regionala tågtrafiken kommer och bör utvecklas än kraftigare än vad Trafikverket prognosticerar. Det är av stor vikt att statens investeringar hinner med för att säkerställa en hållbar omställning. Utifrån detta är det tydligt att planramen måste öka och planeringsprocessen bör bli mycket mer effektiv.

Förslag för målfyllelse

Region Sörmland delar Trafikverkets bild att det är viktigt att arbeta med åtgärder utöver investeringar i infrastruktur som stärker transportsystemet och bidrar till en hållbar utveckling. Transportsystemet är mer än Trafikverkets fysiska anläggning och det är viktigt att Regeringen ger Trafikverket ett bredare uppdrag som säkerställer deras roll som samhällsutvecklare snarare än tillhandahålla infrastruktur. Regeringen bör överväga att ta tillbaka sektorsansvaret för Trafikverket. Region Sörmland ser positivt på att Trafikverket föreslår styrmedel och andra verktyg för att utnyttja transportsystemet mer effektivt. Region Sörmland har tidigare påtalat hur tolkningen av dagens förordningar gör att det inte går att använda medel i länstransportplanen för steg 1 och 2 åtgärder och vill därför understryka vikten av att se över förordningen för länsplanerna för att säkerställa fyrstegsprincipens genomförande och nyttja transportsystemet

effektivt. Regeringen lyfter denna förordningsändring även i klimathandlingsplanen.

Prissättning av transporter

Prissättning av transporter är ett av flera viktiga verktyg för att stärka ett hållbart transportsystem. Trafikverket föreslår kilometerskatt för tung trafik vilket stärker det intermodala skiftet. Kilometerskatt finns i flera europeiska länder och har länge diskuterats i Sverige. Region Sörmland tror det är bra att hitta nya styrmedel för att styra och påverka trafik, särskilt i den omställning som sker då drivmedelsskatten kommer spela ut sin roll framöver. Regeringen lyfter också kilometerskatt i klimathandlingsplanen.

Region Sörmland ställer sig bakom Trafikverkets bedömning att kilometerskatter kan vara ett sätt att hantera vissa av vägtrafikens externa effekter, som slitage och trängsel. De positiva effekterna måste dock vägas mot ett sådant systems drift- och utvecklingskostnader. Det är sannolikt mer kostnadseffektivt med andra instrument, bland annat långsiktig utveckling av trängselskatter, fordons- och trafikregleringar.

Underlätta intermodala transporter

Region Sörmland delar Trafikverkets bild om att en viktig förutsättning för ökad intermodalitet är att utveckla noder såsom hamnar och terminaler. Idag är det många olika aktörer i arbetet med att utveckla dessa noder och främja intermodalitet, och samordningen mellan dessa aktörer är ibland bristfällig. Därför ser Region Sörmland positivt på att en utredning för att stärka samverkan initieras. Som Trafikverket skriver är det viktigt att säkerställa transportkedjorna genom god kapacitet via både väg och järnväg i anslutning till noderna. Viktigt att påpeka är att noderna i Sörmland inte enbart ser den anslutande infrastrukturen som problemet utan även regelverk och system för till exempel tåglägen. Region Sörmland önskar också en tydligare vision för överflyttning, vilket saknas i det presenterade underlaget.

Transporteffektiva samhällen

För Region Sörmland innebär transporteffektivitet i första hand att skapa samhällen där transportsystemet används mer resurseffektivt samt tillgängliggörande av hållbara färd sätt. Transporteffektivitet uppnås när transportsystemet ses som en helhet där både digital och fysisk infrastruktur tillsammans med fysisk planering bidrar till tillgänglighet. Trafikverket missar den digitala infrastrukturen och den fysiska planeringens bidrag i ett transporteffektivt samhälle och att skapa tillgänglighet.

Effektivare tilldelning av järnvägskapacitet

Järnvägens kapacitetstilldelningsprocess står inför omfattande förändringar. Det nya arbetssättet ska stärka ett effektivt nyttjande av järnvägen och möjliggör en mer långsiktig planering. Region Sörmland ser fram emot ny process och är positiva till att Trafikverket utvecklar tilldelningsprocessen för att stärka effektiviteten på järnvägen. Det är ett viktigt verktyg för att vi ska kunna utveckla trafiken.

Klimatmålen

Trafikverket bygger sin analys på tre aspekter för att uppnå klimatmålen: elektrifiering, biodrivmedel samt ökade bränslekostnader. Region Sörmland menar dock att behoven är större än så för att säkra måluppfyllelse. Det krävs en bredare ansats i analysen för att säkra omställningen. Vi måste stärka en hållbar utveckling med kombinerade insatser som främjar elektrifiering, biodrivmedel och andra hållbara drivmedel men också överflyttning till kollektivtrafiken, cykeln och gång och digital infrastruktur.

Trafikverket menar i underlaget att det inte går att minska trafiken i den omfattning som krävs för att nå klimatmålen, via styrmedel, och att det skulle påverka tillgängligheten. Region Sörmland delar inte denna slutsats utifrån att tillgänglighet måste ses i en helhet där fysisk tillgänglighet som transportsystemet ger, bedöms tillsammans med fysisk planering och digital infrastruktur.

Kring Biodrivmedel och EU:s lagstiftning om krav för framförallt tung trafik om drivmedel måste regeringen bli mycket tydligare kring hur omställningen ska ske. Just nu läggs alla ägg i en korg och utifrån beredskap och långsiktighet är inte det en framkomlig väg. Region Sörmland saknar en tydlighet kring biodrivmedels roll och hur styrmedel ska utformas. Region Sörmland efterfrågar en tydlighet kring vilka drivmedel som är framtiden och som systemet ska anpassas för. Oklar inriktning försvårar för regioner och kommuner att driva planering enligt vår antagna regionala utvecklingsstrategi.

Omställningen av transportsystemet kräver samtidigt ny teknik och teknikskifte. Region Sörmland delar Trafikverkets bild att de offentliga aktörerna måste ta ett större ansvar. Här behövs stöd och styrning samt krav på samverkan.

Utveckling för cykeltrafiken

Trafikverket föreslår ett antal insatser kopplat till utvecklingen av cykeltrafiken bland annat att se över lagstiftningen för att cykla mot enkelriktat och högersväng vid röd signal. Region Sörmland delar bilden av att dessa lagändringar är viktiga men vill även peka på andra aspekter som är viktiga för att säkerställa cykeltrafikens utveckling. Planeringsprocessen måste ses över eftersom idag blir många av våra mindre cykelobjekt dyra utifrån att plankostnaderna ökar. En annan viktig del i utbyggnaden är att se över väglagen och komplettera genom att möjliggöra för cykelvägar att byggas utan direkt koppling mot en väg.

Trafiksäkerhet

Trafikverket menar att de främsta trafiksäkerhetsbristerna återfinns i det regionala nätet och därför behöver länsplanerna stärka upp arbetet med mittseparering. Region Sörmland förstår vikten av mittseparering men vill fortsatt lyfta andra trafiksäkerhetsinsatser såsom hastighetssänkning, stärka skydd för aktiva transporter samt utveckla kollektivtrafiken. Region Sörmland ser positivt på att anpassa hastighetssystemet utifrån vägens förutsättningar. Hastighetssänkning är ett viktigt verktyg för att stärka trafiksäkerheten i transportsystemet. Ett utökat ansvar för mittsepareringsåtgärder, kräver att medlen till länsplanen ökar kraftigt. Ramen till länsplanerna måste öka mer än ramen totalt till satsningar på transportinfrastrukturutveckling.

Stadsmiljöavtalen

I budgetpropositionen för 2024 meddelade regeringen att stadsmiljöavtalen ska fasas ut för att finansiera andra satsningar. Region Sörmland anser att avvecklandet av finansieringen av stadsmiljöavtal får negativ effekt på omställningen. Den statliga, regionala och kommunala planeringen är väl integrerat i Sörmland och omgivningar. I en sådan miljö är olika former av samplanering och samverkan nödvändig för att skapa en hållbar utveckling av transportsystemet. Finansieringsformer som stadsmiljöavtalen är det enda instrumentet att stimulera samverkan mellan parter och koppla investeringen till en bredare samhällsutveckling. Trafikverket menar i inriktningsunderlaget att Länsplanerna till viss del kan stärka upp kring till exempel kollektivtrafikåtgärder. Region Sörmland menar att så inte är fallet. Länsplanerna kan finansiera vissa åtgärder utifrån den förordning som gäller men stadsmiljöavtalen var en särskild förordning som gav ett bredare grepp om stöd kring utveckling av transportinfrastrukturen kopplat till övrig fysisk planering, samt som att stimulera samverkan och möjlighet att säkra insatser enligt fyrstegsprincipen. Länsplanerna skulle därtill behöva ökade ramar för att kunna kompensera Stadsmiljöavtalens avvecklande.

Effektivare genomförande

Region Sörmland delar Trafikverkets bild av att det finns stora utmaningar vid genomförandet av nationell plan och länsplan och ser positivt på den översyn som Trafikverket föreslår.

Planeringsprocessen

Region Sörmland delar Trafikverkets bild av behovet att bli mer transparent och tydligare i prioriteringskriterier för objekt i nationell plan. Det är viktigt att beskriva varför vissa objekt ingår och andra inte, med argument. Region Sörmland ser positivt på Trafikverkets inspel om grundtanken med planprocessen och den årsvisa uppdelningen. Det är angeläget att använda planprocessen som tilltänkt för en effektiv infrastrukturplanering, som säkerställer att rätt åtgärder genomförs. Region Sörmland kommer ta med sig arbetssättet i revideringen av länstransportplanen för Södermanlands län.

Väg- och järnvägsplaner

Region Sörmland vill också poängtera vikten av en effektiv väg/järnvägsplaneprocess. Region Sörmland ser fram emot en genomlysning av planprocessen likt Trafikverket föreslår i underlaget. Många av våra objekt genomgår idag en lång och kostsam process, som genom effektivare metoder kunnat färdigställas tidigare. Planeringskostnaderna måste minimeras. Region Sörmland vill också lyfta ett behov av att se över väglagen som idag sätter stopp för friliggande cykelvägar, vilket försvårar i arbetet med att stärka cykelinfrastrukturen. Detta trots att cykeln är ett viktigt verktyg för att uppnå en hållbar utveckling och ett transporteffektivt samhälle.

Öka fokus på andra åtgärder än infrastruktur i inriktningsplaneringen

Trafikverket lyfter behovet av att inriktningsunderlaget får möjlighet att tydliggöra åtgärder utanför infrastrukturen och rekommendera åtgärder i planprocessen. Region Sörmland delar den bilden och menar att det finns stora värden i att se över åtgärder som är andra än fysisk infrastruktur. Transportsystemet är större än så.

Kostnadskontroll

Region Sörmland ser positivt på att Trafikverket ser över det interna arbetet med kostnadskontroll. Trafikverket bedömer behov av översyn av metoder för kostnadsbedömning, och löpande utveckla dessa, Region Sörmland delar den bilden. Det är av största vikt att det finns goda underlag inför definitiva beslut. Idag arbetar Trafikverket med ett nyttobegrepp som också är i behov av översyn. Region Sörmland upplever att nuvarande metod för beräkning inte främjar hållbar utveckling då både cykel och järnvägsåtgärder tenderar

att inte anses samhällsekonomiskt försvarbara. Detta tror vi beror på att Trafikverkets beräkningar inte utgår ifrån ett helhetsperspektiv.

Tydliggör planeringsansvaret för luftrummet

Region Sörmland delar Trafikverkets förslag om att det behövs ett tydligt planeringsansvar för luftrummet och särskilt utifrån den förväntade utvecklingen kring drönare. Här behöver regeringen skyndsamt återkomma om ansvarsfrågan, särskilt kring det nedre luftrummet.

Drift och underhåll av väg och järnväg

Region Sörmland delar Trafikverkets bild av att transportsystemet är i stort behov av underhåll, och har förståelse för att en stor del av planramen måste tilldelas underhållsinsatser. Region Sörmland vill peka på vikten av att genomföra underhåll i god tid för att säkerställa ett robust system som resenärer och godset kan lita på. Det är också av högsta vikt att tillräckligt med medel är avsatt för underhåll. Investeringsmedel ska gå till nyinvesteringar som utvecklar transportsystemet och inte hantera det eftersatta underhåll som ibland är fallet idag.

Klimatanpassning

Region Sörmland delar Trafikverkets bild kring behoven av klimatanpassning och ser positivt på att mer medel tilldelas den typen av insatser. För att säkerställa ett robust transportsystem som resenärer kan lita på krävs en anläggning som står emot extremväder. Det är viktigt att Trafikverket ser över behoven i sin anläggning men också, i samverkan med kringliggande aktörer, ser till helheten för att säkerställa tillgänglighet till systemet.

Utveckling av infrastrukturen

Järnvägen

Som Trafikverket skriver i underlaget har regionalstågstrafiken ökat markant de senaste tio åren, både utbud och resande. Region Sörmland tillsammans med berörda aktörer kommer fortsatt utveckla den trafiken. För oss är regionalstågstrafiken viktig för att säkerställa tillgängligheten till en större arbetsmarknadsregion, en viktig förutsättning för en hållbar regional utveckling. Som ett led i den planerade utvecklingen krävs investeringar som stärker ett robust system som våra resenärer kan känna tillit till. Järnvägen ska fungera både för gods och persontrafik, det är därför viktigt i åtgärdsplaneringen att se över kostnadseffektiva insatser som främjar godsets framfart utan att påverka persontrafiken. Mötesspåret Folkesta-

Rekarne är ett tydligt exempel på en sådan kostnadseffektiv insats som både främjar gods- och persontrafik.

Signalsystemet ERTMS

Region Sörmland delar Trafikverkets bild av hur viktigt signalsystemet ERTMS är och detta måste tilldelas medel för en snabb och effektiv utbyggnad. Signalsystemet är viktigt ur fler aspekter, dels för ett effektivt järnvägssystem men är även en förutsättning för att fortsatt kunna ansöka om medel från EU för att stärka Sveriges järnväg. Detta är en kostnadseffektiv åtgärd som kan leda till att vi kan utnyttja den infrastruktur vi har mycket mer effektivt.

Ostlänken

Region Sörmland vill fortsatt trycka på vikten av att beslutade objekt genomförs och påskyndas, där Ostlänken är det som Region Sörmland vill lyfta fram. Tidplanen och omfattning har justerats ett antal gånger utifrån politiska beslut vilket har försenat projektet. Nu måste projektet få genomföras med fokus på att få ut nyttorna i samhället.

Utveckling av kollektivtrafik på väg

Region Sörmland arbetar dagligen för att stärka och utveckla kollektivtrafiken i länet. En förutsättning för att kunna driva en fossilfri och effektiv kollektivtrafik är depåer. Region Sörmland kan inte tolka inriktningsunderlaget på annat sätt än att depåer för kollektivtrafik kan medfinansieras via länstransportplanen och statlig medfinansiering, vilket är av högsta vikt för att stärka utvecklingen av kollektivtrafiken.

Finansiering och planram

Region Sörmland ser likt Trafikverket behov av att planramen utökas till alternativ +20 för att säkerställa ett robust transportsystem som främjar en hållbar utveckling. Vi behöver underhålla och rusta upp men också genomföra viktiga systemförändrade nyinvesteringar som Ostlänken som stärker transportsystemet nationellt. Utöver stora namngivna objekt måste viktiga trimningsåtgärder genomföras för att stärka person- och godstrafik på både väg och järnväg.

Region Sörmland ser också stort behov av utökade finanser till Länsplanerna för att stärka den hållbara regionala utvecklingen. Trafikverket framhåller tydligt i inriktningsunderlaget att insatser som genomförs inom länsplanerna har stora nyttor för samhället. Trafikverket nämner både mittseparering och säkerställa stadsmiljöavtalens uppgift som tillkommer i Länstransportplanen. Önskar Regeringen utöka uppdragen till

Trafikverket

Länsplanerna genom mittseparering och att stärka upp för stadsmiljöavtalen måste ramen öka kraftigt. Utöver det viktiga arbetet med att stärka trafiksäkerheten genom mittseparering behöver vi som regionalt utvecklingsansvariga stärka tillgängligheten till service och arbetet genom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därför är det viktigt att länsplanerna tilldelas mer medel för att öka trafiksäkerheten och den regionala utvecklingen. Region Sörmland vill också tydligt påpeka att utökade medel bör tilldelas länsplanerna direkt snarare än medfinansiering från nationell plan. I dagsläget är det administrativt krångligt och ingen förstår egentligen förutsättningarna för medfinansiering.

Region Sörmland ser positivt på en riskreserv på portföljnivå inom Nationell plan för att säkerställa effektivt genomförande och minimera risken att objekt förskjuts på grund av Trafikverkets årsvisa ramar.

Utöver att tilldela mer medel krävs att regeringen säkerställer att Trafikverket är riggade för utökat genomförande. I dagsläget förskjuts projekt på grund av personella resurser. Genom att tilldela länsplanerna större ansvar för mittseparering och att stärka upp utifrån att stadsmiljöavtalens avbrutits krävs att Trafikverket har organisation som kan möta det.

Region Sörmland bedömer att tillkommande finansiering kan användas i fler fall än idag, men totalt sett bedöms möjligheterna till ytterligare finansiering som kan tillföras på detta sätt vara relativt begränsad.

Med erfarenheter från Arlandabanan vill Region Sörmland i detta sammanhang understryka att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå OPS-avtal eller liknande avtal som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere för att inte motverka minskningen av klimatutsläppen, hindra utvecklingen mot vidgade arbetsmarknadsregioner och försvåra för möjligheterna att minska trängseln och köerna i infrastrukturen.

Vår bedömning är att den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten normalt är anslag eller statlig lånefinansiering. Alternativa finansieringssätt innebär en högre kostnad, exempelvis när aktörer i privat sektor erbjuder finansieringslösningar för transportinfrastruktur eftersom de i allmänhet kräver högre avkastning jämfört med statens lånekostnad.

Internationell tillgänglighet

Region Sörmland saknar att Trafikverket sätter flygtrafikens utveckling i ett sammanhang och en helhet. Detta dels utifrån hur väg- och järnvägsinvesteringar som görs, såsom Ostlänken, knyts samman med utvecklad tillgänglighet till och från flygplatser, dels hur flygplatssystemet sätts i ett sammanhang. Stockholm-Mälardalen tappar i internationell konkurrens kring destinationer ut i världen, särskilt jämfört med Oslo och Köpenhamn. Detta beror på kapacitetsproblem på Arlanda i peak. För att hantera frågan måste flygplatssystemet ses i ett sammanhang vilket helt saknas i Trafikverkets underlag. Här behöver regeringen vara tydlig med att se hur ett heltäckande systemperspektiv på frågan kan stärka den internationella tillgängligheten. Genom att se hur samverkan kan ske mellan till exempel Stockholm Arlanda och Stockholm Skavsta kan vi stärka utvecklingen i landet.

REGION SÖRMLAND

Christoffer Öqvist
Regionstyrelsens ordförande

Magnus Johansson
Regiondirektör