



# Stockholmsbågen

– från vision till verklighet



SKANSKA





# Stockholmsbågen

Idéerna om en tvärförbindelse som på ett nytt sätt skulle knyta samman Stockholms läns södra och norra delar med kollektivtrafik föddes ur en diskussion med politiska företrädare för Stockholmsregionen. Scania, Skanska och WSP har tagit initiativ till Stockholmsbågen i och med att den bidrar till att hantera såväl behovet av fler bostäder som att knyta ihop södra och norra Stockholm på ett hållbart sätt. Med en enkel skiss som anslöt Tvärförbindelse Södertörn och Norrortsleden till Förbifart Stockholm stod det snabbt klart att Vision Stockholmsbågen, som stämades av i Almedalen sommaren 2014, har förutsättningar att starkt bidra till ökat bostadsbyggande, bättre kollektivtrafikförbindelser och ökad sammanhållning i länet.

Visionen tog fart under hösten 2014 och har vidareutvecklats och konkretiserats. Under de gångna månaderna har visionen diskuterats och successivt vunnit terräng bland beslutsfattare, tjänstemän, planerare och forskare. Det har efter hand stått klart att Sverige och Stockholmsregionen i och med Stockholmsbågen kan gå i spetsen för nytänkande i gemensam bostads- och trafikplanering för ett hållbart samhälle.

Nu är det dags att gå från vision till verklighet. ►►



En vision av framtida bussmiljöer med plats för möten, arbete och avkoppling.

Illustration: Jens Persson/On Arkitekter

# Bågen som knyter samman regionen

**Stockholmsbågen knyter samman regionen mellan Haninge Centrum och Täby Centrum, en vägsträcka på omkring 55 kilometer. Därmed skapas en ny kollektivtrafikförbindelse i länet – med separata och prioriterade busskörfält.**

Genom en enkel komplettering av befintliga planer kopplas Förbifart Stockholm i söder samman med den beslutade Tvärförbindelse Södertörn från väg 73 vid Jordbro till E4/E20 vid Kungens kurva/Skärholmen. Det innebär att Stockholmsbågen i detta avsnitt knyter samman de tre regionala centra Haninge, Flemingsberg och Skärholmen/Kungens Kurva.

Tvärförbindelse Södertörn utreddes av Trafikverket 2014 i en åtgärdsvalstudie och är nu i planeringsfas för genomförande. Där konstaterades bland annat att fyra av länets regionala stadskärnor finns på Södertörn ”men tillgängligheten till dem och mellan dem är inte tillräcklig. För att de regionala stadskärnorna ska fungera som attraktiva alternativ till innerstaden behöver tillgängligheten till och mellan dem förbättras för att få en mer integrerad regiondel”.

Trafikverket pekar på att den bristande infrastrukt

turen i området innebär att vägarna har nått sitt kapacitetstak vilket hindrar nyetableringar av bostäder och verksamheter. Bussarna fastnar i trafiksystemet vilket ger långa restider, gods måste köras långa omvägar och farligt gods transporteras genom tätbebyggda områden.

Vid Skärholmen/Kungens Kurva ansluter Stockholmsbågen till Förbifart Stockholm med tre körfält där bussen kan prioriteras på ett körfält hela vägen på den drygt 21 kilometer långa nya vägen till Häggvik. Drygt 18 kilometer kommer att gå i tunnel och längs Förbifarten byggs trafikplatser vid Lovön, Vinsta, Hjulsta och Akalla.

I Häggvik tar den befintliga Norrortsleden vid. Norrortsleden och Bergtorpsvägen till Täby breddas med ett busskörfält i vardera riktningen förutom i tunnarna där buss prioriteras i ett av de två körfälten.

Stockholmsbågen erbjuder även en flexibilitet för att ansluta busstrafik till Södertälje och Arlanda eftersom lösningen kan anpassas för att trafikera sträckor som inte fullt ut är anpassade för elektrifierade bussystem.

Stockholmsbågens busshållplatser ska ha en attraktiv utformning och möjliggöra snabba och smidiga av- och påstigningar liksom byten till övrig kollektivtrafik.

## Kraftiga restidsvinster

Restidsvinsterna jämfört med dagens kollektivtrafik blir stora och omkring 70 procent kortare på vissa sträckor.

	Restid idag (inkl. 1–4 byten)	Restid i Bågen (0 byten)	Tidsskillnad
Barkarby stn–Skärholmen C	47 min	13 min	-72 %
Skärholmen C–Flemingsbergs stn	30 min	9 min	-70 %
Flemingsbergs stn–Haninge C	43 min	13 min	-70 %
Täby C–Barkarby stn	53 min	18 min	-66 %
Haninge C–Täby C	75 min	56 min	-25 %

Källa: sl.se – Vintertidtabell 2014, vardagsmorgnar cirka klockan 07.30.

# ”Stockholmsbågen knyter samman regionen mellan Haninge Centrum och Täby Centrum, en vägsträcka på omkring 55 kilometer”







Foto: Mark Earthy

# Stockholmarna blir allt fler

**Stockholmsregionen befinner sig i en intensiv tillväxtfas. Man får gå tillbaka till 1960-talet för att finna en motsvarande takt i befolkningsökningen.**

Mellan 2014 och 2045 kommer länets invånare att öka med 32 procent eller 700 000 personer.\* Redan 2034 väntas befolkningen i Stockholms län utgöra en fjärdedel av Sveriges befolkning. Stockholms län kommer att stå för hälften av Sveriges totala befolkningsökning under den här perioden.

Den ekonomiska tillväxten är också högre än genomsnittet i Sverige. Det finns ett positivt samband mellan befolkningsökningen och den ekonomiska utvecklingen som bidrar till att göra Stockholm till Sveriges tillväxtnav framför andra.

Stockholms län har en större andel kunskapsintensiva jobb, vilket är en stark förklaring till tillväxten och rese-mönster. För att det kunskapsintensiva näringslivet ska kunna fungera tillfredställande är det, enligt Länsstyrelsen i Stockholms län, viktigt med:

- Lokalisering runt noder för persontransporter
- Tätt trafikering stora delar av dygnet
- Kopplingspunkter som möjliggör tvär-kommunikationer.

I den gällande regionplanen fastställs att transportsystemet i Stockholms ska bidra till utvecklingen av regionala stadskärnor. De regionala kärnorna har ännu inte på allvar lyckas konkurrera med regioncentrum. Det beror delvis på att de ännu inte har uppnått en tillräcklig täthet och attraktivitet, vilket i sin tur givetvis sammanhänger

\* Prognos gjord på uppdrag av Stockholms handelskammare enligt en framskrivning av framtida befolkningsprognoser med hjälp av statistik från SCB och Stockholms läns landsting.

med den bristande tillgängligheten. Stockholm är – trots minst 15 års planeringsambition med avlastande delregionala kärnor – tydligt monocentriskt. I praktiken medför detta att bussar och tåg är fulla när de går in mot centrum på morgonen, och tomma när de går ut vilket medför ett dåligt kapacitetsutnyttjande.

I Stockholms län fanns 2012 drygt 1,1 miljoner arbetsplatser, varav ungefär hälften i Stockholms stad. Idag återfinns två tredjedelar av arbetsplatserna i Stockholms län i norr samtidigt som bostäderna är mer jämt fördelade i länet. För 50 år sedan arbetade en fjärdedel av de sysselsatta i Stockholms län i en annan kommun än hemkommunen, en andel som nu har växt till hälften. Eftersom antalet kommuner dessutom har mer än halverats sedan 1965 så är den faktiska ökningen av andelen pendlare över kommungränserna ännu större.

### Nya rese­möjligheter

Varannan stockholmare reser alltså varje dag till ett jobb som ligger utanför hemkommunen. Idag sker i genomsnitt en fjärdedel av resorna inom länet med kollektivtrafik, 43 procent med bil och 32 procent med cykel eller gång. Men andelen varierar kraftigt i olika länsdelar. För resor till och från innerstaden står kollektivtrafiken för 65 procent av resorna och bilens andel är 24 procent.

Två tredjedelar av resorna till och från innerstaden sker alltså med kollektiva färdmedel. Om målet däremot ligger i Huddinge kommun är förhållandet det omvända. Under rusningstid en vardag görs drygt 436 000 resor per timme inom länet. År 2030 beräknas det totala antalet resor under rusningstid uppgå till cirka 586 000,

det vill säga en ökning med cirka 150 000 resor eller knappt 35 procent jämfört med 2000, vilket är något mer än befolkningens ökning. Stockholmsbågen innebär inte bara en utveckling av dagens hårt belastade kollektivtrafiksystem utan skapar nya rese­möjligheter genom effektiva noder för en smidig koppling till andra trafikslag som spårväg, tunnelbana, fjärr- och pendeltåg, buss, bil, cykel och gång. Därmed avlastas även den befintliga kollektivtrafiken.

Cirka en femtedel av landets befolkning saknar körkort och har därför ingen annan möjlighet än kollektivtrafik för att förflytta sig över längre avstånd där de inte kan gå eller cykla. Speciellt gäller det för unga personer som dessutom är väldigt mobila. År 2011 hade 39,8 procent av landets 18–19-åringar körkort, att jämföra med 61,2 procent 1989. Stockholms stad, utmärker sig genom lägst andel av 20-åringarna med körkort. Minst vanligt är det med körkort i Sundbyberg, Stockholms stad och Solna där mellan 30 och 33 procent har körkort. De elva kommunerna med lägst andel av 20-åringarna som har körkort ligger alla i Storstockholm.

Befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten i Stockholmsregionen fram till år 2030 kommer i sig att medföra att vägtrafiken ökar med upp mot 77 procent och resandet med kollektivtrafiken med 30 procent. Redan i dag beräknas varje resa ta 30 procent längre tid till följd av bilköer.

Långa restider och pressade dygnsscheman innebär en stressad tillvaro för många stockholmare. Stockholmsbågen kan bidra till snabbare pendling och därmed ge mer tid med familjen och att organisera vardagen.



Foto: Tomas Oneborg/SVD/TT

**”Mellan 2014 och 2045 kommer länets invånare att öka med 32 procent eller 700 000 personer.”**

# Bussystem – tänk spårtrafik på gummihjul

**Att etablera kollektivtrafik på Stockholmsbågen skulle ge den kanske snabbaste och kraftigaste minskningen av koldioxidutsläpp i Stockholm som hittills diskuterats. Det är ett väsentligt bidrag till Sveriges ambition att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 och är en drivkraft i en utveckling mot bättre miljölösningar i transportsektorn.**

Trängsel, ökad mobilitet och klimathot är starka drivkraften när städer runtom i världen förstärker kollektivtrafiksystem. Detta sker till viss del genom investeringar i spårssystem men i stora delar i världen etableras i stället bussystem i form av Bus Rapid Transit, BRT, eftersom det kan genomföras både snabbare och kostnadseffektiva. När BRT-systemen, som i fallet Stockholmsbågen, kan kopplas till en redan planerad infrastruktur blir marginalkostnaden relativt låg jämfört med spårtrafik som ofta är svår att tillföra till icke-spårbunden planerad infrastruktur. En BRT lösning som planeras från start blir ofta lika strukturbildande som en spårlösning.

Enligt uppskattningar har BRT-system idag införts i 160 städer runtom i världen med totalt 4,200 kilometer bussfält och omkring 30 miljoner dagliga resenärer. Dessa har olika utformningar men gemensamt är att bussarna går i spårtrafikliknande trafik på avskilda körfält. Erfarenheten är densamma: När pendlarna erbjuds ett pålitligare, bekvämare och snabbare alternativ till bilen så strömmar de till. En pionjär har varit Colombias huvudstad Bogotá vars dåvarande borgmästare Enrique Peñalosa deklarerade att ”en modern och utvecklad stad är inte den där fattiga kör bil utan den där även de rika färdas med kollektivtrafik.”

**”En modern och utvecklad stad är inte den där fattiga kör bil utan den där även de rika färdas med kollektivtrafik”**

Enrique Peñalosa, tidigare borgmästare i Colombias huvudstad Bogotá



## Faktorer för framgång

Ett flertal faktorer spelar in för att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv av passageraren. Några av de viktigaste som kan nämnas är total restid, turtäthet, miljö, punktlighet och tillförlitlighet samt direktresor utan omstigningar. Bekvämlighet under restiden kommer sannolikt även att i högre utsträckning efterfrågas. För att åstadkomma en kort restid krävs få och smidiga byten samt korta väntetider, alltså hög turtäthet, snabb trafik, bra tvärförbindelser och att kollektivtrafiken skiljs från övrig trafik på särskilda fält eller prioriteras.

En grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska locka fler resenärer är att den upplevs som bekväm, trygg och säker. Viktigt är också att kollektivtrafiksystemet ska vara lätt att förstå och utnyttja. Linjenätet och bytespunkterna måste därför vara tydliga.





**Scania Van Hool Exqui.City är en ny gasbuss för stadstrafik och BRT. Med en ledbusskaross som påminner om en spårvagn erbjuder den en kombination av hög passagerarkapacitet med fyra dubbeldörrar och låg miljöbelastning.**

Europa har hittills inte varit lika framträdande när det gäller bussystem men kan genom Stockholmsbågen visa vägen till framtiden. Den nya generationens bussar drivs med biobränsle – biodiesel, biogas eller bioetanol med eller utan elektrifiering/hybridisering.

En fullsatt buss med 85 passagerare som drivs med certifierat hållbart svenskt biobränsle ger en minskning av CO<sub>2</sub>-utsläpp per passagerare med över 98 procent jämfört med om resan görs med en vanlig bensin- eller dieselmotor.

Med en fullt elektrifierad buss elimineras de lokala utsläppen medan CO<sub>2</sub>-utsläppen totalt sett beror på hur elen produceras. Total CO<sub>2</sub>-besparing per investerad krona är typiskt allra lägst för biobränsle drivena vanliga bussar eller biobränsle drivena hybridbussar. Hybridlösningar kan dock bli ett bra komplement som möjliggör att exempelvis Södertälje och Arlanda enkelt kan knytas till Stockholmsbågen även om en laddinfrastruktur saknas på hela sträckningen.

### Förebild för fossilfritt

Inom busstrafiken eftersträvas den bästa och mest kostnadseffektiva miljölösningen. Det blir aktuellt med eldrift, hybriddrift och drift med biobränsle eller en kombination av biobränsle och hybrid. Olika lösningar kan införas för nå maximal miljönytta och graden av elektrifiering successivt öka i takt med att tekniken utvecklas och efterfrågan stiger. På detta sätt kan Stockholmsbågen bli en förebild för hur vi på ett kostnads-

### Detta är Bus Rapid Transit

Snabbgående busstrafik har stora fördelar till följd av lägre investeringskostnader än spårtrafik, men bara om den slipper fastna i bilköer. Avancerade snabbgående busstrafiksystem, där man använder många av de lösningar som man annars finner i spårtrafik, brukar kallas Bus Rapid Transit (BRT). BRT kännetecknas av:

- Egna bussfält med full prioritet eller bussprioritering i blandad trafik
- Bussar med hög passagerarkapacitet
- Bussarna angör stationer snarare än hållplatser
- Relativt stora avstånd mellan stationerna
- Insteg i nivå med bussgolvet
- Bussar och hållplatser som tillåter snabb på- och avstigning
- Hög turtäthet
- Hög medelhastighet.



Foto: Scania/Silvio Sarber

effektivt sätt kan nå Sveriges nationella målsättning för en fossilfri fordonsflotta 2030.

Med avskilda körfält i vardera riktningen i Stockholmsbågen kan bussar köras i minuttrafik, som en flexibel "pendeltågstrafik" på gummihjul. Och lösningen är skalbar. Om antalet resor är 100 000/dygn behövs cirka 300 fordon för att hålla en turtäthet var 1,5 minut, givetvis beroende på busstyp och passagerarkapacitet. Om resorna uppgår till 10 000–40 000 per dygn behövs 30 till 120 fordon för att hålla en turtäthet på varje till var fjärde minut.

### Konvojkörning ökar effektiviteten

På Stockholmsbågen erbjuds resenärerna bekväma och attraktiva bussar med smart inredning och layout för att kunna arbeta eller vila under resan. Bussarna uppfyller samtidigt alla tillgänglighetskrav, kort sagt turistbusskomfort i stadstrafik.

Andra nya tekniker blir aktuella för Stockholmsbågen. För närvarande utvecklas så kallad konvojkörning där fordonen tätt följer varandra. Genom trådlös kommunikation som knyter samman fordonens styrsystem kan bussarna hålla ett säkert avstånd på bara 10–20 meter. Därmed minskas luftmotståndet dramatiskt och ger bränslebesparingar på upp till sju procent inte bara för de efterföljande bussarna utan även för det främsta fordonet.



### Ökad elektrifiering

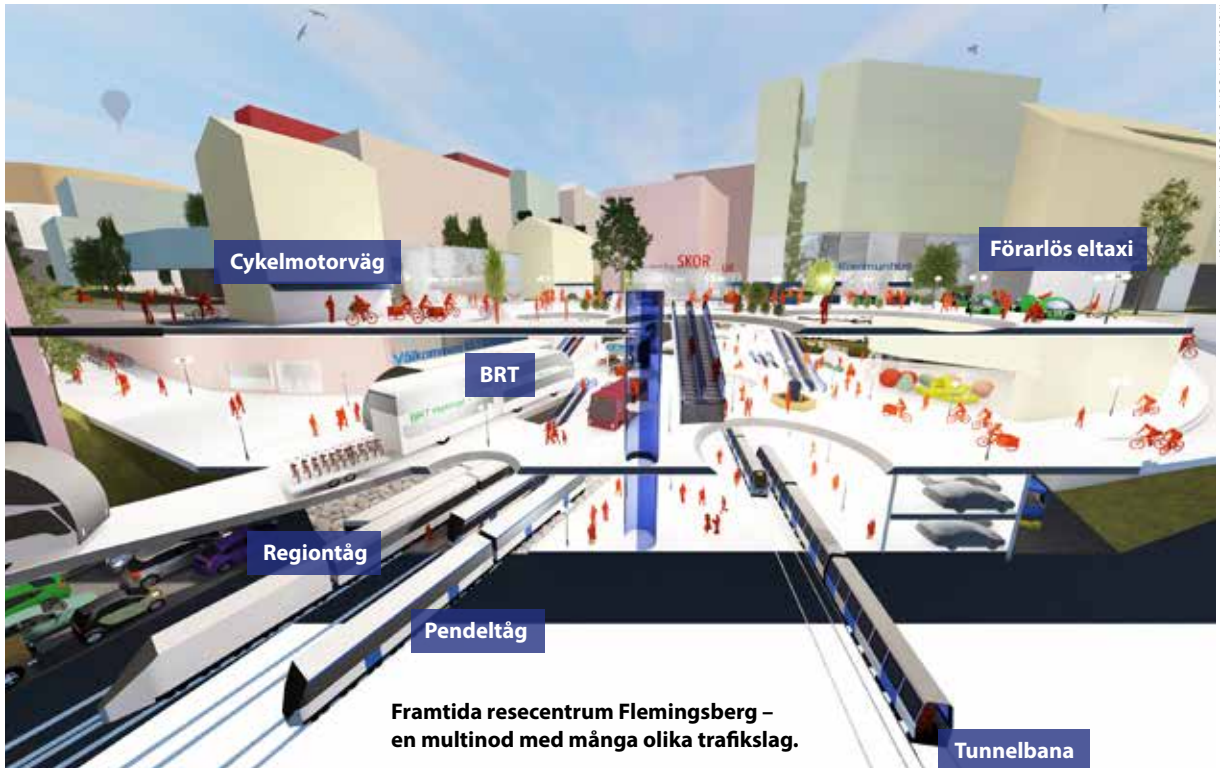
Elektrifieringen av fordonen går starkt framåt. De flesta busstillverkare erbjuder i dag hybridlösningar som under de kommande åren utvecklas för bättre effektivitet och ekonomi. Genom de nya former som just nu utvecklas i Sverige blir det också aktuellt med ren eldrift. Elen kan laddas induktivt från vägbanan eller konduktivt från luftledning.

Stockholmsbågen kan härmed gå i spetsen för utvecklingen av framtidens elfordon utan lokala emissioner. Stockholm kan därmed bli en internationell förebild där trafiksystemen blir en exportmöjlighet som dessutom aktivt bidrar till en global CO<sub>2</sub>-minskning.



Foto: Scania/Peggy Bergman

**Dubbeldäckaren Scania Van Hool Astromega ger maximal passagerarkomfort, även för passagerare med begränsad rörlighet, genom sin bredare mittdörr. Bussen erbjuder generöst med utrymme för drygt 80 passagerare.**



Framtida resecentrum Flemingsberg – en multinod med många olika trafikslag.

# Dynamiska regionkärnor

**I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2010, slås fast att Stockholm ska eftersträva en koncentration av boende, verksamheter och funktioner genom en flerkärnig och tät region. Det ger förutsättningar för resurseffektivitet, tillgänglighet och dynamik.**

Transportsystemets struktur är avgörande för flerkärnighet och täthet, enligt utvecklingsplanen. I skärningspunkter med stråk som löper mellan centrum och ytterområden och tvärgående delar av transportnätet ska täta och tillgängliga områden utvecklas – regionala stadskärnor. ”De regionala stadskärnorna ska utvecklas till trygga och stadslika miljöer som är attraktiva för boende och verksamheter. De regionala stadskärnorna ska också erbjuda goda förutsättningar för innovativa verksamheter.”

Företagsetableringar, utbildningar, kultur, teknisk infrastruktur, service och offentlig verksamhet ska stimuleras att stödja en flerkärnig struktur. Handel, kultur

och kvällsekonomi är förutsättningar för att stadskärnor utanför regioncentrum ska utvecklas och bli attraktiva.

Stockholmsbågen ger ökade förutsättningar att skapa attraktiva regionala centra och bryta den starka koncentrationen till Stockholms innerstad. De kan motsvara de boendes krav på trygghet, läge, tillgänglighet, arbete, infrastruktur, stadsmiljö, skolor, närhet till grönområden och kultur.

## Centrum med stor potential

Som exempel kan nämnas Flemingsberg som med sitt nära avstånd till Stockholms innerstad idag är en bostadsort med stor potential. Som tillägg till Karolinska sjukhusets vård, forskning och utbildning samt Södertörns högskolas utbildningar och forskning kan en tät, attraktiv och grön stadsdel ta form med 13 000 bostäder för 28 000 boende. Det kan utvecklas till att bli en promenad- och cykelvänlig stadsdel med attraktiva publika miljöer och närhet till handel, offentlig service med en väl fungerande kollektivtrafik.





Illustration: Sjöstadsko/ÅWL Arkitekter

# Vidgat bostadsbyggande i attraktiva lägen

**I olika scenarier behövs ett byggande i Stockholms län på 8 000–14 000 bostäder per år fram till 2050. Detta ligger klart över bostadsbyggandet de senaste 10 åren, och även de senaste 30 åren. Bostadsbyggandet under de senaste tre decennierna har varierat mellan 5 000 och 10 000 med ett medeltal på drygt 7 000 bostäder.**

Om bostadsbyggandet inte kan hållas på tillräcklig nivå eller att nya bostadsområden hamnar i områden med sämre tillgänglighet riskerar andelen arbetsresor med bil att öka, vilket det, enligt Länsstyrelsen i Stockholms län "inte finns utrymme för med den snabba befolknings-tillväxt som nu sker. Utbyggd kollektivtrafik är därför

en nyckelfråga för att fler bra boendemiljöer ska kunna förverkligas."

## **Bostäder för alla inkomster**

En nyckelfråga är också att kunna erbjuda bostäder för att människor med normala inkomster ska ha en chans att komma in på bostadsmarknaden och tillföra staden det stora behov av arbetskraft som pensionsavgångarna framöver kräver. Klarar man inte detta är det stor risk att den service som i dag förväntas, särskilt inom offentlig sektor, inte kan upprätthållas utan stora kostnadsökningar.

Stockholmsbågen skapar förutsättningar för nya stadsdelar och förtätning av befintliga stadsdelar genom

**"Utbyggd kollektivtrafik är en nyckelfråga för att fler bra boendemiljöer ska kunna förverkligas"**

Länsstyrelsen i Stockholms län





Foto: Håninge – Nordelch, Skarholmén – Holger Elgaard, Södertörn – Hanna33, Kista – Anlid Vägen

**Stockholmsbågen skapar förutsättningar för nya stadsdelar och förtätning av befintliga bostadsområden. Flera av de regionala stadskärnorna kan förtätas och därmed kan man dra nytta av de rimligare markpriserna jämfört med innerstadnära lägen.**

stor tillgänglighet till kollektivtrafik. Och här går kollektivtrafiken i spetsen genom att lägga grund för bostadsbyggande – inte tvärtom. Det ger möjligheter att skapa gröna och hållbara bostadsområden med tillhörande transportplanering.

Flera av de regionala stadskärnorna kan förtätas samtidigt som attraktiviteten i befintliga stadsdelar förstärks. I andra områden öppnas möjligheter för helt nya stadsdelar i attraktiva transportlägen. Därmed kan man dra nytta av de rimligare markpriserna i anslutning till de regionala stadskärnorna jämfört med mer innerstadnära lägen. Rimligare markpriser ger rimligare boendekostnader.

Olika upplåtelseformer och bostäder blir aktuella – flerfamiljshus, radhus och villor som bostadsrätt, hyresrätt och ägande. Utgångspunkten är att god kollektivtrafik ger underlag för bostadsbyggande.



**Skanskas bedömning av bostadspotential med lokala förlängningar av Stockholmsbågen.**

- RUFStadskärnor med förtätning
- Ny nod för BRT/spårtrafik
- Nyexploatering

# Nytänkande kring finansiering

**För att Stockholmsbågen ska kunna komma på plats krävs nytänkande kring planering, genomförande och finansiering. Genom ett nära samarbete mellan de offentliga och privata aktörer kan detta ske betydligt snabbare.**

Förverkligandet av Stockholmsbågen kan göras till en rimlig kostnad i förhållande till dess stora nytta. Grova beräkningarna pekar på fem till sex miljarder kronor i tillkommande kostnad för bland annat breddning av Tvärförbindelse Södertörn och Norrortsleden samt anpassade buss- och omstigningsstationer.

För att undvika långa och komplicerade förhandling-

ar kring hur projektet ska finansieras krävs nytänkande. Som ett alternativ till att enbart använda skattemedel kan pensionspengar användas som ett komplement för dessa stora och mycket långsiktiga investeringar.

Tredje AP-fonden har aktivt deltagit i processen för att kunna vara med och delfinansiera Stockholmsbågen. För AP-fonderna är liknande infrastrukturprojekt högintressanta eftersom det handlar om en socialt och miljömässigt hållbar, men också långsiktigt stabil investering. Tillgängligheten till välfungerande bostäder och infrastruktur är fundamentalt för att skapa tillväxt i expanderande regioner. En bra tillväxt ger ett starkare pensionssystemen.



Illustration: Jens Persson/On Arkitektur

# Kontakt

**Åsa Pettersson**  
Head of Public and Environmental Affairs  
Scania  
Tel: 08-553 702 72  
E-post: [asa.pettersson@scania.com](mailto:asa.pettersson@scania.com)

**Mats Rönnbo**  
Development Director  
Skanska  
Tel: 070-319 20 20  
E-post: [mats.ronnbo@skanska.se](mailto:mats.ronnbo@skanska.se)

**Fredrik Bergström**  
Analysis & Strategy Director  
WSP Analys & Strategi  
Tel: 010-722 50 00  
E-post: [fredrik.bergstrom@wspgroup.se](mailto:fredrik.bergstrom@wspgroup.se)



# Stockholmsbågen

– från vision till verklighet

[scania.com/stockholmsbagen](http://scania.com/stockholmsbagen)



**SCANIA**

**SKANSKA**

