

# Bygg Östlig förbindelse

– så kan vi finansiera och färdigställa Stockholms ringled



# Innehåll

4	En hundraårig historia	12	Nya vägar för finansiering
6	Det är dags för en Östlig förbindelse	14	Finansiering av Östlig förbindelse – två förslag
9	Sagan om ringleden	18	Slut cirkeln!
10	En investering för hela Stockholm		



# En hundraårig historia

Östlig förbindelse utgör den sista pusselbiten i en ringled runt Stockholm som planerats i över 100 år. Essingeleden och länkarna i söder och norr finns redan på plats, och det är hög tid att tunnelförbindelsen mellan Nacka och Ropsten öster om Stockholm också byggs.

Trafikverkets utvärderingar visar att Östlig förbindelse är samhällsekonomiskt lönsam. Den politiska viljan för projektet har skiftat över tid och blockgränser, men inga förslag har närmat sig genomförande. Ett avgörande problem är finansieringen – vem ska betala?

Rapporten föreslår ett nytt alternativ som täcker hela finansieringsbehovet för Östlig förbindelse, utan att belasta offentlig budget eller belägga trafikanter med avgifter. Upprättande av ett nytt bostadsområde och försäljning av mark i Lill-Jansskogen kan inbringa ungefär 27 miljarder kronor, en summa motsvarande tidigare kostnadsberäkningar för Östlig förbindelse. Förslaget resulterar också i cirka 10 000 attraktiva och centralt belägna nya bostäder, vilket skulle lindra ineffektiviteten i Stockholms trängda bostadsmarknad och bidra till ökad produktivitet och ekonomisk aktivitet.

Vi på Stockholms Handelskammare har länge drivit frågan om en Östlig förbindelse. Förhoppningsvis behöver vi inte vänta länge till innan den är på plats.





# Det är dags för en Östlig förbindelse

»Vi måste nu lägga grunden för den stadsutveckling vi önskar se på sikt.«

**E**N av Stockholms Handelskammares viktigaste prioriteringar är stadens attraktionskraft. En viktig del i detta är att skapa bättre framkomlighet i regionen, där fotgängare, kollektivtrafikresenärer och de som kör bil enkelt kan ta sig fram. Förbättrad tillgänglighet skapar närhet till de aspekter som gör livet värt att leva. Det handlar om kultur, fritidsaktiviteter och närhet till medmänniskor men även utbud av intressant arbete och möjligheten att bedriva näringsverksamhet.

Stockholms befolkning växer och kommer fortsätta att växa. Befolkningsstillväxten innebär mer resande. I förortererna ökar kollektiv- och biltrafik med den växande befolkningen. I innerstaden har däremot vägtrafiken avtagit<sup>1</sup>, med positiva följder för såväl luftkvalitet som restaurang- och gångstråk. En ringled runt staden skulle avlasta innerstadstrafiken ytterligare, och i ett slag både förbättra tillgängligheten i hela Storstockholm och möjliggöra en fortsatt utveckling av innerstaden till en modern och grön metropol.

Stockholms ringled har diskuterats sedan åtminstone 1928 (Norberg, 2016), och har i olika etapper byggts. Essingeleden, Södra samt Norra länken har alla bidragit till att flytta trafik från staden och korta ner transportererna. Östlig förbindelse, en vägsträcka i tunnel mellan Nacka och Ropsten, är den sista pusselbiten i den planerade ringleden, men den har ännu inte byggts.

Investeringen har minst sagt dragits i långbänk. Förbindelsen omnämns först redan under 1880-talet (Bergling, 2019). En förklaring till den utdragna processen och bristen på beslut finns i den betydliga kostnaden för projektet. Flera finansieringslösningar har föreslagits men inga har lett till beslut.

Denna rapport föreslår markförsäljning för bostadsbyggande i Lill-Janskogen (i närheten av Norra Djurgården) som finansieringskälla för att möjliggöra byggandet av förbindelsen. Många finansieringsupplägg är tänkbara, men inga har hittills löst upp låsningarna i frågan. Vårt förslag har hittills inte diskuterats och kan finansiera projektets samtliga kostnader utan att belasta offentliga budgetar.

Frågan om en Östlig förbindelse är en stor fråga för regionen och hela Sverige, där olika värden ställs mot varandra. Rekreation och naturvärden är viktiga aspekter som vi måste ta hänsyn till, men de är inte de enda faktorerna som bör styra utvecklingen. Andra områden som nu är centrala för Stockholms invånare och identitet har uppstått genom utveckling av obebyggd mark – till nytta för det stora flertalet. Den här typen av överväganden måste hela tiden göras för att Stockholm ska kunna växa och bibehålla sin attraktionskraft.

En Östlig förbindelse behöver komma på plats för att bygga ihop Stockholm. Finansieringen av denna förbindelse är en svår fråga och behöver utvärderas och diskuteras framgent. Men att inte överväga att använda exploateringsintäkter för att såväl stadsutveckla som att bygga ihop staden vore ansvarslöst. Detta är ett av våra inspel i den diskussion som legat på is sedan Stockholmsförhandlingen men som nu återigen är aktuellt. Vi välkomnar det och ser fram emot att vara en konstruktiv part i det fortsatta arbetet.

Från Stockholms Handelskammares sida har frågan om Östlig förbindelse varit aktuell i nästan 100 år. Vi har sedan vårt grundande 1902 drivit frågor kopplade till stadsutveckling för att öka stadens attraktivitet för såväl invånare som företag. Stockholm har alltid varit i konstant förändring, och vi är övertygade om att staden aldrig blir färdigbyggd. Vi måste nu lägga grunden för den stadsutveckling vi önskar se på sikt.



<sup>1</sup> Till stor del tack vare trängselskattens införande 2006 (Eliasson, 2019).





Cyklister passerar den ännu inte färdigbyggda Skanstullsbron, tidigt 1940-tal.

Foto: Bruno, Fredrik

# Sagan om ringleden

**S**VERIGES biltrafik tog fart i slutet på 20-talet och utbyggnaden och anpassningen av Stockholms vägnät påbörjades under 1930-talet. Då handlade det primärt om att ersätta eller bygga om befintliga broar för att kunna hantera bilar. Tranebergsbron stod klar 1934 och både Västerbron och Slussen öppnade för biltrafik året efter. Två år senare, 1937, kunde bilar ta sig över S:t Eriksbron. Skanstullsbron och Liljeholmsbron öppnade för biltrafik 1946 respektive 1954. Färdigställandet av Centralbron år 1962 innebar att alla malmarna blev ihopkopplade för transporter med bil. Det fanns dock en vilja att styra bort genomfartstrafiken från innerstan och 1966 stod Essingeleden klar. Under 1980-talet förlängdes Essingeleden med första delen av norra länken mellan Karlberg och Norrtull – som öppnade för trafik 1991.

Under 1980-talet framkom att Stockholms vägnät inom kort skulle vara underdimensionerat. Stockholms Handelskammare var pådrivande i initierandet av två utredningar som skulle råda bot på problemet: *Storstads trafikutredningen* (SOU 1989:15) och *Storstadsregioner i förändring: underlagsrapport från Storstadsutredningen* (SOU 1989:69). Den förstnämnda utredningen konstaterade att investeringar i städernas transportinfrastruktur gynnar näringslivets tillväxt och den andra nämnde en ringled runt Stockholm som en lösning.

För att förverkliga visionerna tillsattes den tidigare riksbankschefen Bengt Dennis som förhandlingsman. Uppgiften var att hitta samsyn mellan stat, region och kommuner för Stockholms framtida trafik.

År 1992 presenterades "Dennisöverenskommelsen" med ett flertal förslag för Stockholmstrafiken, inklusive en ringled som skulle finansieras med vägavgifter. Ringleden inkluderade Östlig förbindelse, Södra länken samt en förlängning av Norra Länken.

Det var Moderaterna, Socialdemokraterna och dåvarande Folkpartiet som hade suttit med i förhandlingarna och som röstade igenom kompromissen i Stockholms stadsfullmäktige 1993. Resterande partier röstade emot.

Arbetet med förlängningen av Norra länken påbörjades direkt men stötte snart på problem. Byggstarten hade planerats till 1996 men överklaganden av detaljplanen ledde till att projektet under en tid mer eller mindre lades ned.

År 1997 skrotades det fortsatta arbetet med "Dennisöverenskommelsen" av Socialdemokraternas koalitionsregering med Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Det innebar att arbetet med Norra Länken och Östlig förbindelse formellt stoppades.

Det gick dock inte att stoppa Södra Länken som hade kommit längre i planeringen. Finansieringen kom primärt från staten men det fanns inslag av medfinansiering från Stockholms Stad. Bygget påbörjades år 1998 och Södra länken öppnade för trafik år 2004.

Runt denna tid hade man även börjat diskutera en möjlig avlastning av Essingeleden med hjälp av en förbindelse väster om Stockholm. År 2001 inledde Vägverket en förstudie för Förbifart Stockholm. Efter många överväganden, förändringar i utformning, politiskt spel och juridiska överklaganden avslog regeringen Reinfeldt II de sista överklagandena 2014, vilket i praktiken var startskottet för projektet. Förbifart Stockholm ska vara klar 2030.

Norra länkens utdragna juridiska process avslutades också till slut. Byggnationen påbörjades 2010 och stod klar 2014.

I arbetet med en ringled runt Stockholm har Östlig förbindelse uppenbarligen fått stryka på foten och placerats sist i kön. En potentiell anledning till detta är den höga kostnaden. En del planeringsarbete är genomfört men finansieringen har inte lösts.



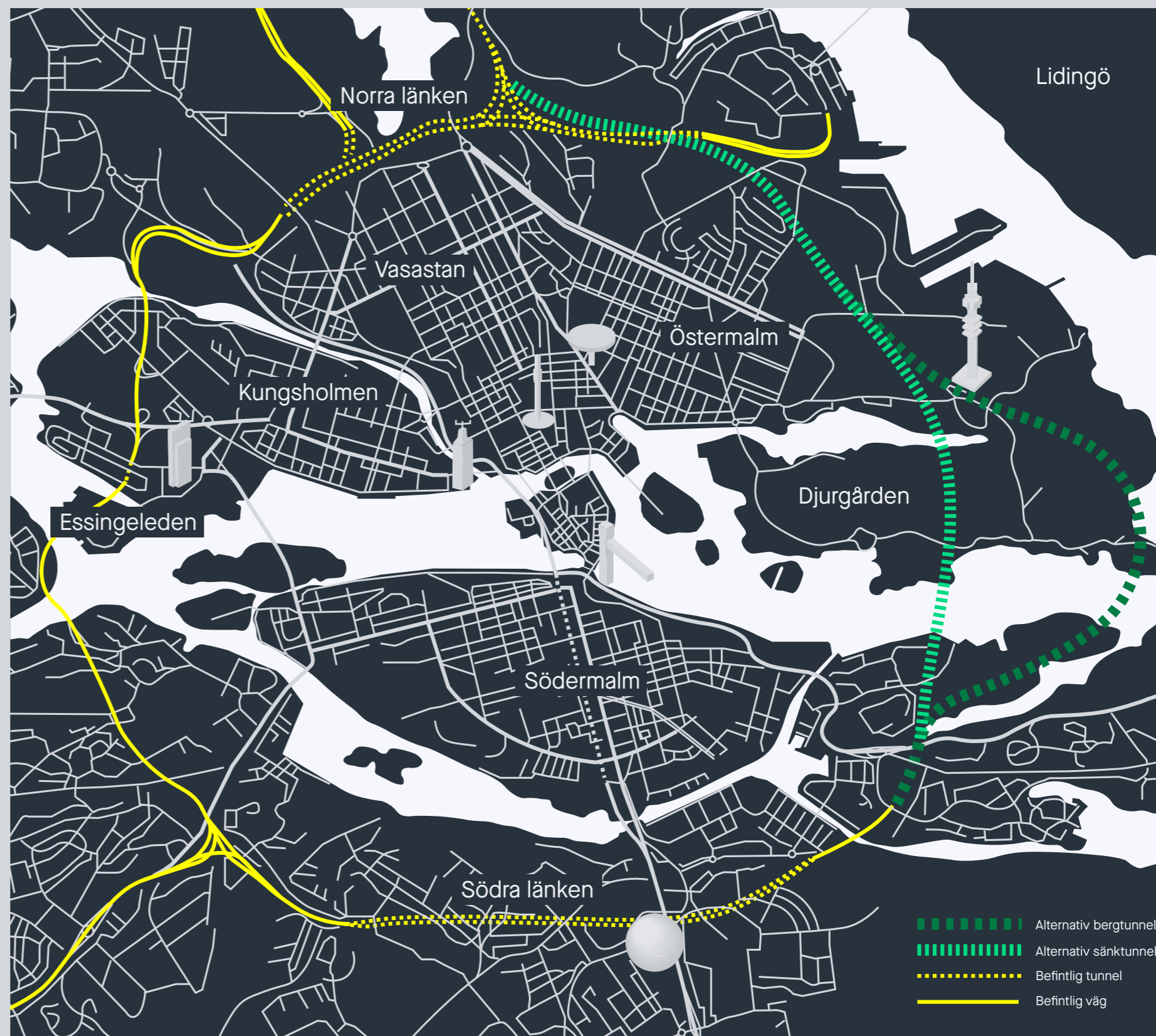
# En investering för hela Stockholm

**R**EGERINGEN Reinfeldts nationella plan 2014–2025 tillsatte 2 miljarder kronor för Trafikverket att arbeta med planeringen av en Östlig förbindelse. Parallellt fick Sverigeförhandlingen bland annat i uppgift att se över finansieringen av projektet. Trafikverkets tekniska förslag för Östlig förbindelse blev då en 6,5 km lång sänktunnel mellan Norra Länken/Roslagsvägen och Södra Länken/Sickla, med tre körfält i vardera riktningen och trafikplatser vid Ropsten samt Frihamnen (se figur 1). Trafikflödena uppskattas till 91 500 årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Arbetet resulterade också i en Samlad Effektbedömning (SEB) och en samhällsekonomisk kalkyl (Trafikverket, 2015a). Kostnadsuppskattningen som togs fram 2015, omräknad till dagens penningvärde, uppgår till ungefär 27 miljarder kronor. Den samhällsekonomiska nettonytten har beräknats till 0,18. Det innebär att för varje satsad krona får samhället tillbaka en nytta på 1,18 kronor. Beräkningen tar hänsyn till samtliga nyttor och kostnader, såsom restidsförkortningar, ökade utsläpp, ökad trafiksäkerhet samt förbättrad luftkvalitet eftersom trafiken leds ner i tunneln. Utöver bättre trafikflöden mellan Nacka och Ropsten ger Östlig förbindelse även positiva effekter på tillgängligheten i hela Stockholmsregionen. Simuleringar visar att trafiken genom innerstaden, på Essingeleden och Södra länken minskar (Trafikverket, 2015b). Östlig förbindelse är således en investering för hela Stockholm.

Trots den positiva samhällsekonomiska lönsamheten utelämnade regeringen Löfven Östlig förbindelse i den nästkommande nationella planen 2018–2029, och Trafikverkets förberedande arbete lades ned. Sverigeförhandlingens slutrapport konstaterade att behovet av en Östlig förbindelse kvarstod (SOU 2017:107). Regeringen Kristersson föreslår i infrastrukturpropositionen (Prop. 2024/25:28) att uppta utredningen kring förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. En kärnfråga för att få till Östlig förbindelse och färdigställa ringleden runt Stockholm är finansieringen.

Figur 1. Förslag på Östlig förbindelse







Nya Skurubron under byggnation, vintern 2022

# Nya vägar för finansiering

**P**RIORITERINGAR för vägprojekt som Trafikverket genomför fastställs i den nationella planen för transportinfrastruktur som beslutas av regeringen. Planen revideras vart fjärde år och löper på i tolv år. Det ekonomiska ramverket för de tolv årsplanerna fattas av riksdagen, som också fastställer finansiering i de årliga statsbudgeterna. Majoriteten av pengarna kommer från staten och Trafikverket upphandlar projekten. Även kommuner bidrar till att finansiera transportinfrastruktur, primärt när det handlar om vägar i städerna.

Utöver statsbudgeten finns även andra finansieringsalternativ. Nedan nämns tre exempel – offentlig-privat samverkan, medfinansiering från icke-statliga aktörer, samt (offentliga) vägavgifter.

**Offentlig-privat samverkan (OPS<sup>2</sup>)** (SOU 2017:13). Den går ut på att ett privat bolag finansierar byggnationen mot rätten att, ofta under en 40 års-period, ta ut avgifter eller erhålla tillgänglighetsersättning<sup>3</sup>. OPS är ett vanligt finansieringsalternativ för att upprätta ny infrastruktur i många delar av världen, till exempel i Frankrike. I Sverige är det bara Arlandabanan som finansierats med OPS.

**Medfinansiering av infrastruktur från kommuner och regioner eller privata aktörer** (SOU 2011:49). Det finns svenska exempel på medfinansiering genom åren. Dennisöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen (SOU 2017:107), som nämndes ovan, har inslag av medfinansiering. Konkreta projekt i Stockholm som uppförts med medfinansiering är Södra länken (Trafikverket och SKL, 2011), Citybanan, E18 Hjulsta-Ulriksdal, E20 Norra Länken och Förbifart Stockholm (Melin et al 2012).

**Vägavgifter** kan beslutas av Trafikverket att tas ut av de som trafikerar vägen, oftast som ett komplement till traditionell offentlig finansiering. Det innebär att finansieringen skjuts från skattekollektivet till dem som brukar vägarna. Användandet av vägavgifter för att finansiera utbyggnad av väginfrastruktur har blivit vanligare, i synnerhet gällande broar. Till exempel är Motala-, Sundsvalls- och Skurubron, som stod klara 2013, 2014 respektive 2023, alla delvis finansierade med broavgifter.

<sup>2</sup> Public-Private Partnership på engelska.

<sup>3</sup> Ersättning från staten när vägen är öppen.

## Tidigare förslag för finansiering av Östlig förbindelse

**TRAFIKVERKET (2016) PÅPEKAR** att en traditionell finansiering av Östlig förbindelse genom den statliga eller regionala budgeten skulle ta upp en stor del av utrymmet för investeringar. Därutöver har Stockholms stad redan gjort betydande infrastrukturinvesteringar genom tunnelbaneutbyggnaden, och har begränsade möjligheter att finansiera ytterligare storskaliga projekt (Eliasson, 2019). Det indikerar behovet av kompletterande finansieringslösningar.

Ett annat förslag som nämnts som möjlig finansiering av en Östlig förbindelse är utvidgade trängselskatter. Fördelen med ett sådant system är att hela stockholmstrafiken kan optimeras för att minska trängseln (Trafikverket, 2015b). Det kan dock vara en politisk utmaning att införa trängselskatter på Västerbron,

Centralbron och Slussen för att finansiera annan infrastruktur. Detta trots att en Östlig förbindelse avlastar trafiken i hela Stockholm.

Ett mer direkt förslag är att finansiera förbindelsen genom vägavgifter, i likhet med Sundsvalls-, Motala- och Skurubron. Dessa har finansierats till 66 procent genom avgifter (Hallin, 2024). Det innebär att Trafikverket tagit upp lån i Riksgälden som sedan betalas av med dessa avgifter. Resterande finansiering har bestått av statliga anslag och kommunal medfinansiering. Finansiering av Östlig förbindelse genom vägavgifter har utretts (Hallin, 2023) – med samma låneandel (66 procent) och en återbetalningstid på 40 år. Med dessa förutsättningar skulle en passage i Östlig förbindelse kosta ungefär 30 kronor (Hallin, 2023). Detta är definitivt ett tänkbart alternativ, men det innebär att

endast förbindelsens användare betalar, samtidigt som alla trafikanter i regionen drar nytta av systemet genom minskad trängsel.

Även offentlig-privat samverkan (OPS) har diskuterats för Östlig förbindelse. OPS innebär att privata bolag skulle finansiera eller medfinansiera byggnationen och ansvara för driften mot rättigheten att ta ut vägavgifter eller erhålla tillgänglighetsersättning. WSP (2016) bedömer att en ren intäktsmodell inte är lämplig, då riskerna för det privata bolaget blir stora. WSP föreslår i stället en tillgänglighetsersättning.



# Finansiering av Östlig förbindelse – två förslag

**V**i föreslår i denna rapport två vägar för att finansiera en Östlig förbindelse, och båda dessa alternativ innebär försäljning av mark i syfte att bygga bostäder. Vilken av dessa alternativ man väljer avgör mängden av mark som behövs exploateras, men gemensamt för dem är att de visar att det finns stora möjligheter att utnyttja tillgångar som staten förfogar över. I kommande två delar beskriver vi mer utförligt hur detta kan gå till.

## Östlig förbindelse finansieras genom försäljning av Lill-Janskogen i sin helhet

**INGEN AV TIDIGARE** nämnda lösningar har hittills lett till att byggnationen av Östlig förbindelse påbörjats. Genom etablering av ett nytt bostadsområde i Lill-Janskogen och försäljning av mark för bostadsbyggande kan förbindelsen finansieras till 100 procent, utan att belasta statlig eller kommunala budgetar, eller belägga trafikanter med avgifter.

Lill-Janskogen i Kungliga nationalstadsparken ägs av staten och förvaltas av Statens Fastighetsverk. Det är ett attraktivt område för bostäder, intill det populära och nyetablerade bostadsområdet Norra Djurgårdsstaden, med närhet till universitet och arbetsplatser. Området ansluter också till den norra mynningen av Östlig förbindelse, vilket ger en naturlig koppling till projektet.

Det påverkade området visas i figur 2, och uppgår till 26,5 hektar<sup>4</sup>. Vi har i beräkningen antagit ett markpris på 35 000 kr per kvadratmeter och en exploateringsgrad på 3. Det innebär att för en kvadratmeter bebyggd mark blir det 3 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Tätheten är något högre än exempelvis Hagastaden och Hornsbergs strand, som båda har en exploateringsgrad på runt 2,5, men vi tycker det är motiverat för ett sådant centralt område med höga markpriser.

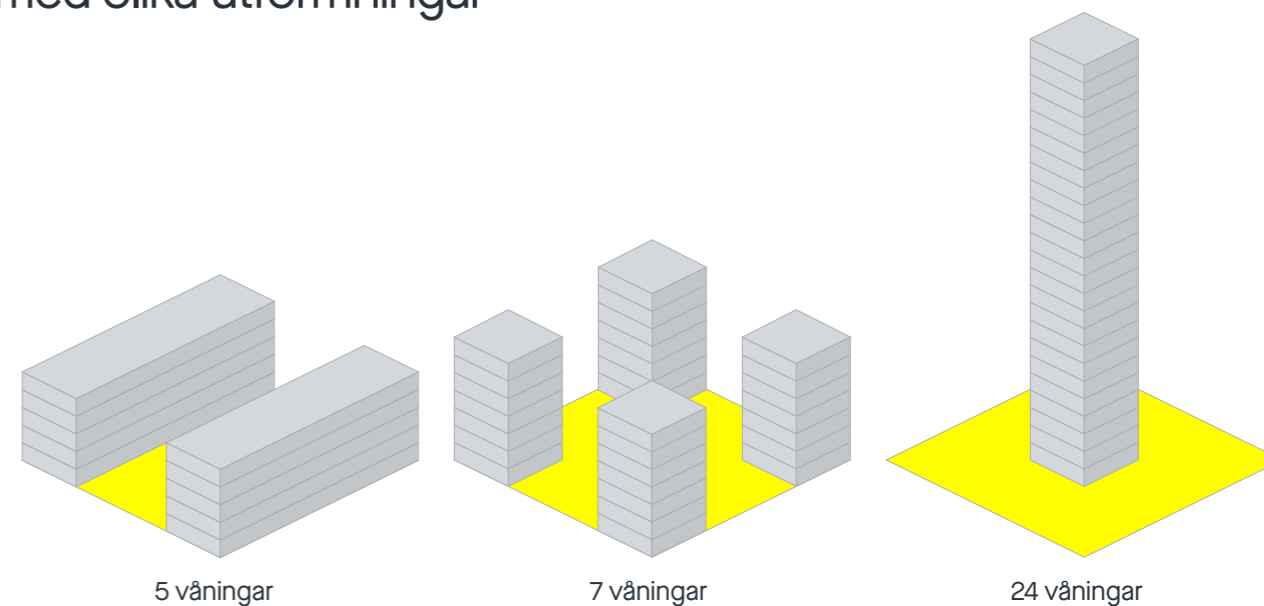
Genom att variera bebyggelsen kan olika typer av områden uppnås (se figur 3). Utformningen blir en fråga för stadsbyggnadskontoret och stadens medborgare. En högre exploateringsgrad skulle också kunna bytas mot ett mindre exploateringsområde.

<sup>4</sup> Efter borträkning av ytor för järnvägsräls, Uggleviksreservoaren samt för allmänna ytor på 30 procent (i linje med Norra Djurgårdsstaden).

Figur 2: Tänkbart exploateringsområde



Figur 3. Kvarter med exploateringsgrad på cirka 3, med olika utformningar





Det totala värdet på området, med en sådan exploatering, beräknas till 27 miljarder kronor. En statlig markförsäljning av denna omfattning skulle således helt finansiera konstruktionen av Östlig förbindelse. Exploateringen innebär en viss nedmontering av rekreations- och naturvärden, men medför positiva effekter för Stockholmstrafiken och är ett välkommet tillskott till Stockholms bostadsmarknad med cirka 10 000 lägenheter.<sup>5</sup>

Det tilltänka området ligger i Kungliga nationalstadsparken och utgör ungefär 1 procent av parkens totala yta. Kungliga nationalstadsparken regleras i Miljöbalken (4 kap, §7) och naturvärdena i nationalstadsparken ska respekteras. Därför måste sannolikt lagen justeras för att möjliggöra mer omfattande exploatering. Samtidigt tillgodoser en exploatering ett annat angeläget allmänintresse och möjligheten av försäljning bör därför utforskas. Ett mindre omfattande intrång skulle kunna delfinansiera Östlig förbindelse, tillsammans med vägavgifter och statliga anslag.

## Tredelad finansiering

**GIVET SAMMA ANTAGANDEN** och ingångsvärden för markexploateringen som ovan skulle följande område på 10 hektar (se figur 4) kunna finansiera en tredjedel av Östlig förbindelse, det vill säga 9 miljarder kronor.

Det kan sedan kompletteras med en vägavgift som uppgår till 12 kronor per passage, för att finansiera ytterligare en tredjedel.<sup>6</sup>

Den sista tredjedelen på 9 miljarder kronor skulle kunna finansieras genom traditionella anslag i nationell plan.

»Det totala värdet på området, beräknas till 27 miljarder kronor.«

Figur 4. Område för delfinansiering av Östlig förbindelse



<sup>5</sup> Det antas att lägenheterna i linje med Norra Djurgårdsstaden i genomsnitt är mellan 60 och 80 kvm.

<sup>6</sup> ÅDT antas vara 72 650 och lånet skrivs av på 40 år.



# Slut cirkeln!

**B**YGGET av Östlig förbindelse skulle vara en viktig åtgärd för att öka stadens attraktivitet, genom att färre fordon trafikerar innerstaden, den skulle öka framkomligheten samt bidra till samhällsekonomisk nytta genom kortare restider – inte bara för boende i Nacka och Värmdö utan i hela Stockholms trafiksystem.

Förbindelsen skulle också skapa en redundans till den idag hårt ansatta Södra Länken, som nästan dagligen tvingas stänga trafiken på grund av för många trafikrörelser i tunnlarna.

I ett bredare perspektiv skulle den också öka robustheten i trafiksystemet, vilket blir allt viktigare i en geopolitisk omvärld som ter sig allt annat än stabil.

Det finns många argument för varför man bör genomföra projektet, bland annat att Stockholm är i stort behov av nya bostäder i attraktiva lägen. Att frigöra mark för 10 000 centralt belägna bostäder samtidigt som man också löser en av Stockholms stora trafikknutar förefaller väldigt attraktivt.

Från Stockholms Handelskammars sida är själva förbindelsen den viktigaste delen. Stockholm behöver en fullständig ringled och att bygga Östlig förbindelse skulle tillsammans med Förbifart Stockholm sluta den ringled som staden saknat under så lång tid.

Således föreslås att staten sonderar möjligheterna för att sälja mark i Lill-Jansskogen i syfte att finansiera Östlig förbindelse. Delfinansiering av infrastruktur är föremål för diskussion just nu och alternativ finansiering utforskas. Den här typen av finansiering används ofta genom kommunal medfinansiering, där utbyggnaden av tunnelbanan till bland annat Nacka kan ses som ett nutida exempel. Det är således redan en etablerad finansieringsform och bör därför utnyttjas i större utsträckning – det är allmänt känt att anslagen till ny infrastruktur är högst begränsade.

Med det sagt bör också andra alternativ utforskas vad gäller finansiering av Östlig förbindelse. Vägavgift och generellt höjd trängselskatt är exempel på detta, liksom traditionell finansiering över anslaget. Dock finns det stora fördelar med att låta ett avgränsat men ändå stort projekt bedrivas genom alternativ organisering; det vill säga att ett externt projektbolag både planerar och genomför projektet i dess helhet – i likhet med hur Öresundsbron en gång färdigställdes.

# Referenser

Bergling (2019) 100 år av stoppade trafikplaner

Eliasson (2019) Stockholms transportsystem - 45 punkter bättre stockholmstrafik

Hallin (2023) Infrastrukturavgifter som finansieringsform för Östlig förbindelse

Hallin (2024) Finansiering av Östlig förbindelse

Melin, Nilsson och Pyddoke (2012) Medfinansiering av transportinfrastruktur Blev det mer och bättre?

Norberg (2016) Förbifart Stockholm – politik, ekonomi och teknik i vägplanering

Prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

Trafikverket (2015a) Stockholm Östlig förbindelse, sänktunnelalternativet, med buss, VST208

Trafikverket (2015b) Trängselskatt med Östlig förbindelse

Trafikverket (2016) Finansieringslösningar för Östlig förbindelse. Underlag till Sverigeförhandlingen.

Trafikverket och SKL (2011) Medfinansiering av statliga infrastrukturinvesteringar

SOU 1989:15 Storstadstrafik

SOU 1989:69 Storstadsregioner i förändring: underlagsrapport från Storstadsutredningen

SOU 2011:49 Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering

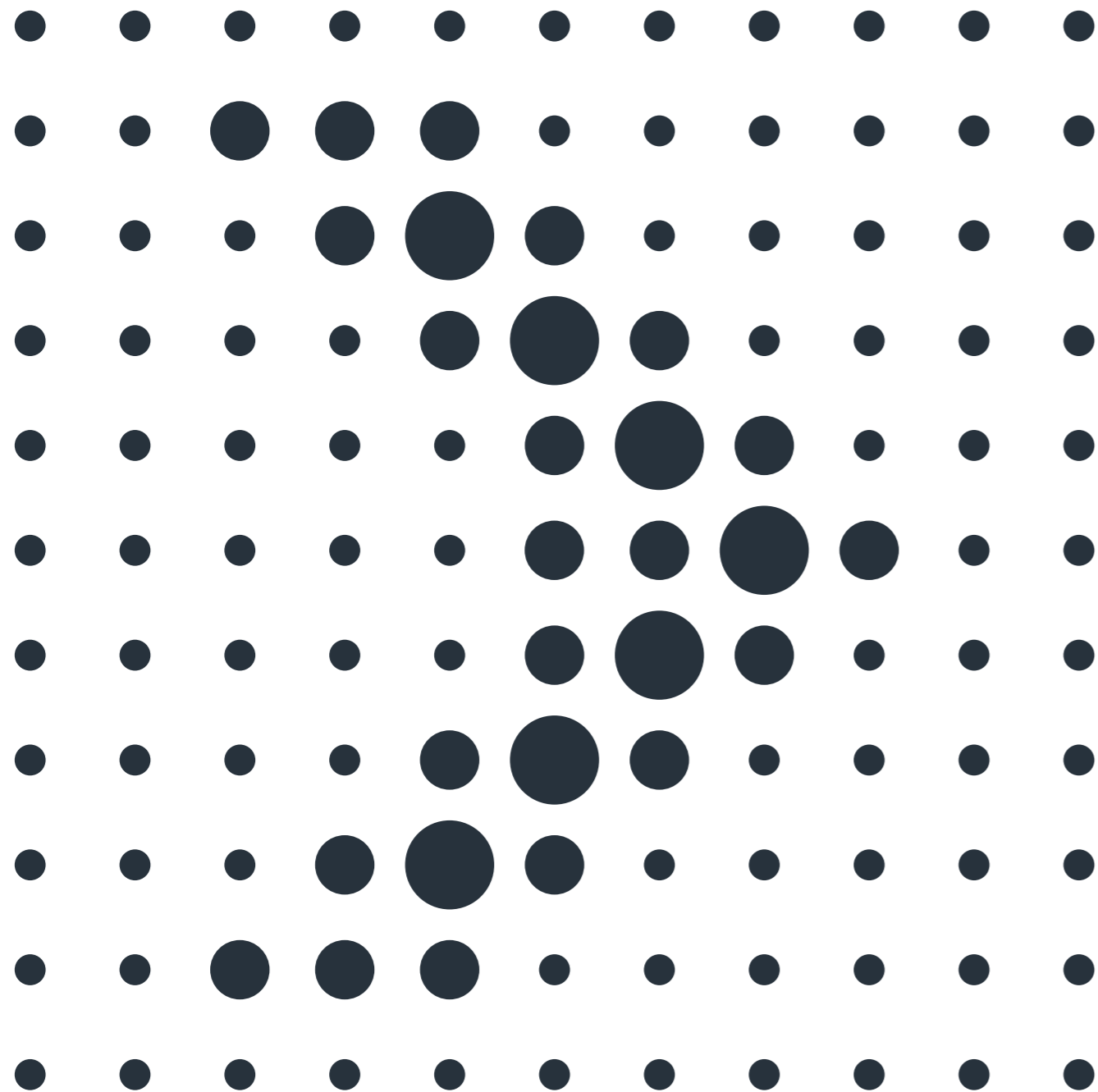
SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat kapital?

SOU 2017:107 Slutrapport från Sverigeförhandlingen Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge

WSP (2016) OPS-lösning för Östlig förbindelse? Internationell utblick samt svensk finansiell och politisk kontext

Foton: Unsplash, Mostphotos, Stockholmskällan





## David Stenergard

näringspolitisk expert

[david.stenergard@stockholmshandelskammare.se](mailto:david.stenergard@stockholmshandelskammare.se)



## Arvid Lodén

nationalekonom

[arvid.loden@stockholmshandelskammare.se](mailto:arvid.loden@stockholmshandelskammare.se)



## Tor Brisfjord

grafisk formgivare

[tor.brisfjord@stockholmshandelskammare.se](mailto:tor.brisfjord@stockholmshandelskammare.se)







