

BOTKYRKA KOMMUN

RAPPORT

Hallundavägen, översiktlig kostnadsuppskattning

2021-03-19



RAPPORT

Hallundavägen, översiktlig kostnadsuppskattning

KUND

Botkyrka kommun
Munkhättevägen 45
147 85 Tumba

KONSULT

WSP Management

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

PROJEKT
Hallundavägen, Översiktlig
kostnadsbedömning

UPPDRAGSNAMN
Hallundavägen

UPPDRAGSNUMMER
10317086

FÖRFATTARE
Astrid Rahlén

DATUM
2021-02-24

ÄNDRINGSDATUM
2021-03-19

GRANSKAD AV
Susanne Hartley

Astrid Rahlén, senior projektledare
Tel. 010-721 02 08

Ara Ohanian, kalkylingenjör anläggningar
Tel. 010-721 02 78

Carina Tärnsby, uppdragsansvarig
Tel. 010-722 89 52

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	UPPDRAGETS GENOMFÖRANDE	4
2	NULÄGE - FRAMTID	5
2.1	PROGRAMUPPDRAGET HALLUNDA - NORSBORG	5
2.2	ÖVERSIKTLIG BESKRIVNING AV PROGRAMOMRÅDET	5
2.3	BESKRIVNING AV FÖRSLAGET	7
2.3.1	Förutsättningar för bedömning	7
2.4	GENOMFÖRDA UTREDNINGAR	8
2.4.1	Dagvattenhantering	8
2.4.2	Riskutredning	8
3	ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING	9
3.1	IDENTIFIERADE MÖJLIGHETER OCH FÖRBÄTTRINGAR	9
3.2	RISKER & KOSTNADSDRIVANDE FAKTORER	10
3.3	REKOMMENDATION	10
3.4	ÖVERSIKTLIG KALKYL	12
3.4.1	Allmänt om kalkylen	12
3.4.2	Förutsättningar för beräkning	12
3.4.3	Beräkningsresultat	12
4	KÄLLOR	13

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Botkyrka kommun har påbörjat ett programarbete för Hallundavägen och området kring Hallunda och Norsborgs centrum. I arbetet med programmet har det uppkommit en fundering över om Hallundavägen skulle kunna ges ett nytt alternativt läge norrut, för att på så sätt frigöra yta för ny bebyggelse.

WSP Management har därför fått i uppdrag att bistå kommunen med rådgivning avseende genomförbarheten av en sådan förändring. I arbetet har ingått att ta fram en översiktlig analys och grov bedömning av vad ett flyttat läge och ändrad sektion för Hallundavägen enligt kommunens funderingar skulle innebära med avseende på ekonomi, risk och funktion, samt vilka parametrar som kan riskera att bli kostnadsdrivande.

1.2 UPPDRAGETS GENOMFÖRANDE

Arbetssätt

Sakkunniga inom byggprojektledning och kalkylering av mark- och anläggningsprojekt har sett över tillgängliga handlingar, haft avstämningsmöten med kommunens handläggare och med intern expertis, samt med företrädare för trafikförvaltningen, Region Stockholm. Slutsats och rekommendationer har gjorts utifrån den samlade bild som gått att få fram under den begränsade tid som funnits till förfogande för uppdraget.

Kalkylingenjör har gått igenom, och kostnadssatt, ett antal poster som identifierats inom uppdraget. Resultatet är på inget sätt att betrakta som en heltäckande kalkyl, utan syftar till att ge en prisindikation för att underlätta för kommunen i framtida planering för områdets utveckling.

Rapporten har därefter sammanställts och interngranskats innan slutleverans.

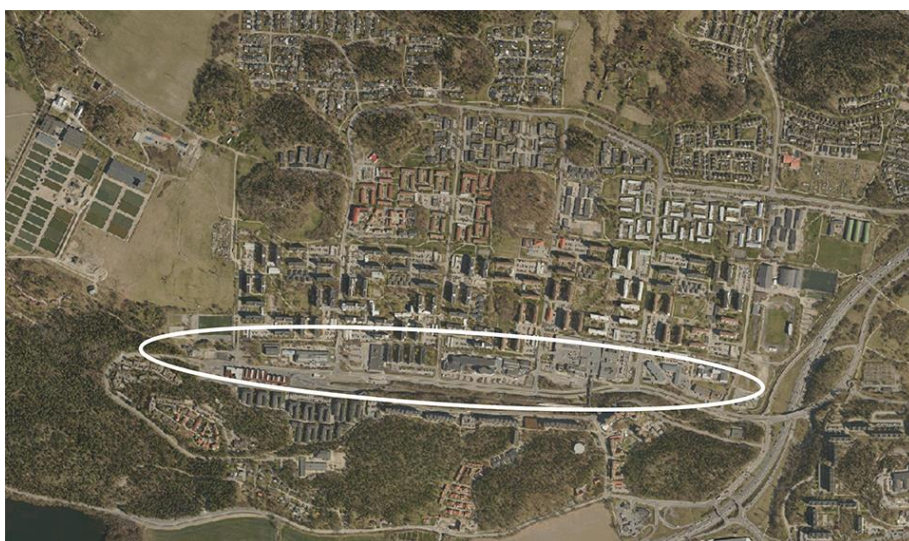
Underlag:

- Muntlig information vid möten 5 och 11 feb
- Skiss höjdsättning, 210210
- Markegenskaper, utdrag ur kommunens geokarta
- Tomtkarta med höjdkurvor
- Skiss för programområdet, 210217
- Utdrag ur Samlingskartan för ledningar
- Dagvattenutredning, WSP Samhällsbyggnad, 2020-10-30,
- Riskutredning, Brandskyddslaget, 2021-02-17

2 NULÄGE - FRAMTID

2.1 PROGRAMUPPDRAGET HALLUNDA - NORSBORG

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick programuppdraget 13 december 2019 och kommunen tar nu fram ett förslag till planprogram för Hallundavägen. Planprogrammet syftar till att utveckla den fysiska miljön med offentliga platser och förtätningar längs Hallundavägen och i intilliggande kvarter. Målbilden är en levande stadsmiljö som präglas av trygghet, liv och rörelse; med bostäder och verksamheter; inkluderande offentliga rum; och fokus på fotgängare och cyklister snarare än fordonstrafik.



Figur 1. Programområdet, med befintliga Hallundavägen mellan Norsborg och Hallunda centrum

2.2 ÖVERSIKTLIG BESKRIVNING AV PROGRAMOMRÅDET

Programområdet omfattar Norsborgs och Hallunda centrumbebyggelse, inklusive parkering på kvarterersmark, lokalvägsanslutningar och del av Hallundavägen väster om E4/E20. Området begränsas i söder av Eriksbergsåsen och av tunnelbanan som ligger i sluttningen mellan åsen och Hallundavägen. I kvarteren Mimer, Vickern och Kornet finns Norsborgs centrum (inrymt i enplansbyggnad), Riksteatern, Folkets Hus och Hallunda centrum. Norrut ligger bostadskvarteren med lamellhus huvudsakligen från 60- och 70-talen. Området omfattar stora höjdskillnader; från toppen på åsen och ner till den plattare marken kring centrum och vid bostadskvarteren norr om Hallundavägen är höjdskillnaden över 50 m. Marken består av berg, morän, silt och lera.

Hallundavägen är idag en bred genomfartsgata med fyra körfält, mittremsa och vägkanter, utan gång- eller cykelbana. Gående och cyklister hänvisas till ett separerat gc-vägnät, till stor del planskilt.

Tunnelbanans röda linje går genom området, med Hallunda och Norsborg som sista stationer och med en vagndepå väster om Norsborg.

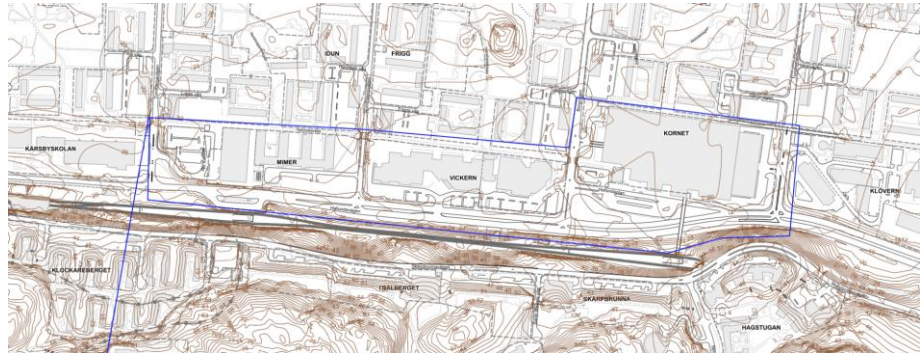


Fig.2. Aktuellt område för denna analys omfattar del av Hallundavägen, samt kvarteren Mimer, Vickern och Kornet (Hallunda centrum). I slutningen mellan bebyggelsen uppe på åsen och Hallundavägen ligger tunnelbanans röda linje mellan Hallunda och Norsborg.



Fig.3. Marken i området består huvudsakligen av morän (grusås) och lera-silt.

Ledningar

Dagens ledningssystem inom området utgörs främst av dagvattenledningar, elledningar och VA-ledningar. Fjärrvärme finns, men utanför det berörda området. Dagvatten leds till en uppsamlingsledning längs kanten av Hallundavägen, och leds sedan in i en huvudledning under Eriksbergsåsen vidare mot Albysjön. Elledningar ligger i längsgående stråk under Tomtbergavägen och Hallundavägen, och i korsande stråk under Hallundavägen vid tunnelbanestationerna samt vid transformatorstationen mitt på sträckan, nedanför spårområdet. Ett separat paket med elledningar går också mellan Norsborgs tunnelbana och en elnätstation som ligger i nordvästra delen av centumparkeringen. VA ligger i huvudsak mellan Hallunda t-banestation och centrum, mellan Norsborgs tunnelbana och centrum, samt under gångvägen i områdets norra del.

Vid ny bebyggelse kommer att krävas en hel del nyförläggning av ledningar.

2.3 BESKRIVNING AV FÖRSLAGET

2.3.1 Förutsättningar för bedömning

Vägutformning

För att uppnå målet om högre trafiksäkerhet och ett intimare stadsrum har kommunen skissat på ett förslag som innebär att Hallundavägens bredd minskar från fyra till två körfält, ett i vardera riktning. Den nya vägen placeras längre norrut, strax söder om befintlig bebyggelse, utformas som en stadsgata, med 7m körbanebredd, kantad av gång- och cykelbanor på ömse sidor, samt utrymme för ny trädplantering. Total ny vägbredd blir 20,4 m, där gatan möter kvartersmarken direkt mot husfasaderna, utan diken emellan.

gångbana	cykelbana	träd	Körbana (2 kf)	träd	cykelbana	gångbana
2,5 m	1,6 m	2,6 m	7,0 m	2,6 m	1,6 m	2,5 m

Bebyggelse kvartersmark

Ny bebyggelse utformas huvudsakligen som slutna kvarter på ömse sidor om den nya gatan. Parkeringsytorna tas bort, eller minskar, och istället planeras för parkering i garage under de nya huskropparna, samt i parkeringshus. Vid tunnelbaneentréerna görs möjlighet till torgbildning med sittplatser och planteringar.

Trafikseparering

Den trafikseparering som finns idag önskar kommunen behålla, med planskilda korsningar mellan vägtrafik och gående vid Tomtbergavägen, Hundhamravägen och Borgvägen, och komplettera med plankorsningar vid anslutning mot Hallundavägen. Gångtunneln vid Norsborgs centrum öppnas upp, medan den inglasade gångbron över Hallundavägen vid Hallunda centrum behålls, men kompletteras med möjlighet för gående att korsa vägen i plan mellan tunnelbanan och Hallunda centrum.

Bussvändslinga

Delar av bussterminalen framför Hallunda centrum flyttas närmare tunnelbanan. Platsen kompletteras med någon eller ett par byggnader mot slänten vid t-baneentrén.



Fig 4. En idéskiss för utbyggnad/ombyggnad av området. Hallundavägen flyttas norrut, byggs om till stadsgata med två körfält och gc-banor, och nya bostads/kontorsbyggnader placeras mellan den nya gatan och tunnelbanan.

2.4 GENOMFÖRDA UTREDNINGAR

2.4.1 Dagvattenhantering

Botkyrka kommun har låtit göra en översiktlig dagvattenutredning som en del i arbetet med programmet. Utredningen beskriver dagens situation, med avledning från området i dagvattentunnlar genom Eriksbergsåsen till Albysjön, som är huvudsaklig recipient.

En av utredningens slutsatser när det gäller dagvattenhanteringen är att området pga den stora delen lera och fyllnadsmassor förutom infiltrationsanläggningar även behöver möjliggöra avledning av dagvattnet. Området har även en ogynnsam situation i och med sitt topografiska läge och inbyggda struktur, som gör att framtida ombyggnationer och förtätningar bör eftersträva att minimera andelen hårdgjorda ytor

Skyfallssituationen i området beskrivs som utmanande, och ett antal platser pekas ut som kritiska med avseende på dagvatten och skyfall. Den utmynnar i rekommendationer om bl.a. lågstråk, fördröjningsytor med utjämningskapacitet och översyn av markens höjdsättning för att undvika risk för skador på bebyggelsen vid översvämning.

Hallundavägen planprogram - dagvattenutredning



Fig.5. Illustration ur Dagvattenutredning, som bl.a.visar lågpunkter där det finns risk för översvämning. Särskilt utsatta är områdena vid Norsborgs centrum och intill gångstråket norr om Riksteatern.

2.4.2 Riskutredning

Kommunen har även låtit göra en riskutredning med syfte att övergripande utvärdera omfattningen av risker som kan påverka programområdet och rekommendera hur dessa ska hanteras. Analysen fokuserar på akuta

konsekvenser för liv och hälsa för människor inom det studerade området, pga tex brand eller urspårning, och har inte tagit med risker som kommer av långsiktig exponering för exempelvis hälsofarliga ämnen, buller eller annat. Analysen utmynnar i rekommendationer avseende placering av ny bebyggelse, främst med anledning av närheten till tunnelbanan.

- Ett skyddsavstånd på minst 15 m från spårmiten rekommenderas, för att hantera riskerna från tunnelbanan utan behov av extra åtgärder
- Vid bebyggelse närmare än 15 m från spårmiten rekommenderas säkerhetshöjande åtgärder såsom skydd mot urspårning, skydd mot brandspridning samt att placera mindre känslig verksamhet närmast riskkällan, att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse, att möjliggöra extra utrymning bort från riskkälla mm
- Bebyggelsefritt område minst 10 m från spårmiten

Utredningen berör inte långsiktiga hälsorisker orsakade av tex buller eller luftförorening, och inte heller övriga risker som kan uppstå vid själva genomförandet av förslaget, som tex risken för skada på befintliga anläggningar pga vibrationer eller sprängning.

3 ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING

3.1 IDENTIFIERADE MÖJLIGHETER OCH FÖRBÄTTRINGAR

Förslaget kommer sannolikt att kunna innebära positiva effekter för områdets trivsel och trygghet. Att bygga om Hallundavägen till en smalare stadsgata skulle öka trafiksäkerheten och ge området ett tryggare, mer välkomnande känsla. Flera nya kvarter för bostäder, verksamheter och arbetsplatser bidrar till mer liv och gemenskap, och kan ge ekonomiska möjligheter till att lyfta området gestaltungsmissigt.

Höjdskillnaderna som beror på trafiksepareringen kan upplevas ge problematiska konsekvenser, men har också flera fördelar. Förutom att de ger hög trafiksäkerhet så är de också positiva ur dagvatten- och skyfallshänseende, eftersom de ger naturliga stråk för avrinning. Förslaget kan innebära möjligheter att se över och förbättra dagens situation avseende dagvatten, men innebär också utmaningar som behöver hanteras, och som kan påverka placering av ny bebyggelse.

Närheten till tunnelbanan innebär flera risker som kan vara kloka att minimera. Innan placering av nya kvarter läggs fast bör man därför säkerställa att de krav som gäller från trafikförvaltningen kan uppfyllas på ett rimligt sätt. Justering av läget kan tex behövas för att undvika sprängning i berget nedanför spåren, och för att undvika konflikt med elnätstation/transformatorstation i t-baneslätten. Vissa kvarter ser också ut att vara i konflikt med befintliga ledningsstråk, varför placeringen kan behöva justeras för att undvika kostsamma ledningsomläggningar.

3.2 RISKER & KOSTNADSDRIVANDE FAKTORER

Det går att identifiera ett antal risker som kommer att behöva utredas närmare om kommunen väljer att gå vidare med förslaget. Dessa är svåra att kostnadsätta med det underlag som finns att tillgå, och det är därför inte möjligt att i nuläget göra en bedömning av om förslaget är ekonomiskt rimligt.

Det vi kan göra är att i grova drag peka ut de faktorer vi ser har störst risk att komplicera genomförandet av förslaget. De största riskerna ur ekonomisk synvinkel (utan inbördes rangordning) bedöms vara:

- Närheten till tunnelbanans spår och perronger – stora krav på anpassning under byggtid.
- Närheten till tunnelbanans spår och perronger – krav och begränsningar för utformning av bostäder med hänsyn till buller, vibrationer och stömljud från tunnelbanan.
- Ingrepp i Eriksbergsåsen, hur påverkas grundvatten och avrinning? Hydrogeologisk utredning
- Bergvolym, hur mycket sprängning av berg behövs, vilken kvalitet har berget? Behövs förstärkning? Hur påverkas grundvatten mm.
- Markförhållanden i övrigt, hur kan grundläggning ske i de områden som utgörs av silt/lera? Krävs pålning eller annan markförstärkning? Är marken förorenad och behöver tas om hand på särskilt sätt?
- Ledningar. Om förslaget innebär stora ledningsomläggningar så kan det bli kostnadsdrivande. Ser hanterbart ut i dagsläget, men behöver studeras vidare
- Konstruktioner, såsom stödmurar, broar och gångtunnlar.
- Parkering i garage – hur sker nedfarter mm till garagen i huskropparna? Entréer? Tillgänglighet till t-baneentréer, husentréer etc
- Ändrade marknivåer. Särskilt kritiskt vid lågområdet vid Norsborgs centrum. Troligen svårt och dyrt och riskfyllt att bygga här - hur man ska klara markfyllnader och grundläggning/konstruktioner i detta kvarter, samtidigt som det just här är kritiskt map skyfall och dagvatten. Detta behöver utredas, kan innebära begränsningar för bebyggelse
- Produktionsplanering och trafikomläggning. En övergripande bedömning av hur ombyggnaden kan ske rent praktiskt behövs för att bedöma genomförbarheten. Detta kan riskera bli en stor kostnadspost.
- Gångbro, inglasad, som blir kvar. Fri höjd under? Vi förutsätter att byggtrafik kan gå under.

3.3 REKOMMENDATION

För att undvika de största och dyraste riskerna behöver ytterligare utredningar och analyser framförallt av markförhållandena göras, men även av ledningarna i området. Tidiga samråd med markägarna, ledningsägarna, trafikförvaltningen och andra kravägare är nödvändigt för att bedöma förutsättningarna för bebyggelsen.

Tunnelbanan

Särskilt rekommenderas tidiga kontakter med trafikförvaltningen, som kräver anmälan och samråd för all aktivitet som planeras i närheten av en kollektivtrafikanläggning. Generellt gäller särskilda restriktioner och krav för alla arbeten inom 50 m av SL:s anläggningar. (Trafikförvaltningen SSÅ TEB-0345 Anläggningsarbeten i jord eller berg inom eller i närheten av AB SLs anläggningar, 2019-10-14)

Vilka krav som ställs på byggherren vid nybyggnation intill spåren - tex avtal, utredningar, skyddsåtgärder etc avgörs från fall till fall och det finns inga generella regler att följa. Kraven ställs både kortsiktigt (byggskede) som långsiktigt (t.ex. buller och stomljud för bostäder). Exempel finns där bostadslägenheter efter inflyttning inte kunnat nyttjas pga störningar från tunnelbanan.

Ledningar

Vi vet att det finns större stråk med elledningar och spillvattenledningar som behöver flyttas, men saknar information om vilka nyförläggningar som behövs för de nya kvarteren, och hur de tex ska anslutas till fjärrvärmenätet.

Utformning

Placeringen av byggnader och kvarter bör anpassas utifrån de risker som konstaterats, bla kan vi identifiera följande:

- Skyddsavstånd till tunnelbanespåren behöver sättas inte bara utifrån de risker tunnelbanans verksamhet utgör för bebyggelse och allmänhet, utan även utifrån den risk som byggnation av husen innebär för tunnelbaneanläggningen och dess behov av en säker och kontinuerlig drift. En riskanalys avseende ev skada på anläggningen pga vibrationer eller annat behöver utföras, som underlag för placering och utformning av bebyggelsen, i nära samråd med trafikförvaltningen
- Slutna kvarter kan göra det lättare att uppnå bullerkraven när det gäller luftburet buller, men buller som beror av vibrationer (stomljud) kan bli problematiskt
- Placera huskroppar så att behov av sprängning i berg minimeras
- Placera byggnaderna så att de inte hamnar i lågpunkter för dagvatten – där kan istället park eller damm anläggas
- Anlägg marken så att hänsyn tas till skyfall, dvs möjliggör för vattnet att fördröjas
- Håll skyddsavstånd till elnätstationen invid tunnelbanan

Utredningar mm

De utredningar som närmast behöver tas fram bedöms vara:

- Riskanalys och annat som krävs map närhet till spår
- Markundersökningar, för bedömning av markens och bergets egenskaper, geohydrologi mm
- Miljöprovtagning, för bedömning av eventuella föroreningar
- Trafikutredning
- Ledningsutredning/samordning med ledningsägare

- Översiktlig gatuprojektering, på skissnivå, för bedömning av genomförbarhet, lutningar, entréer till garage mm
- Översiktlig produktionsplanering, omledning av trafik mm

3.4 ÖVERSIKTLIG KALKYL

3.4.1 Allmänt om kalkylen

Den övergripande kalkyl som är möjlig att göra på kort tid med de underlag som funnit tillgängliga är inte heltäckande och ska ses mer som en indikation på möjliga kostnader utifrån beskrivna antaganden/förutsättningar. Den begränsar sig till en bedömning av vad kostnaden kan bli för ett antal ingående poster, och bygger på ett antal antaganden som beskrivits ovan. Kalkylen behöver revideras och kompletteras när ytterligare underlag och utredningar tagits fram. Endast kostnader för kommunen, dvs som avser mark- och anläggning på allmän platsmark är inkluderade. För kvartersmarken begränsar sig denna rapport till översiktliga resonemang om risker och möjligheter, se kap 3.

3.4.2 Förutsättningar för beräkning

Omfattning

Beräkningen omfattar sådana mark- och anläggningsarbeten på allmän platsmark som bedöms nödvändiga för att genomföra *förändrat läge och vägsektion för Hallundavägen* enligt vad som beskrivs i detta PM.

Området som omfattas framgår av Fig 2, Kap 2.

Antaganden

Som grund för beräkningen har gjorts ett antal antaganden och schablonberäkningar, tex avseende markförhållanden, ledningar, omfattning av trafikomläggning, tillräcklig fri höjd under gångbro etc. Vid mer komplicerade förhållanden ökar kostnaden.

3.4.3 Beräkningsresultat

Efter en genomgång av projektets troliga aktiviteter landar den mycket översiktliga kostnadsindikationen på ca 90 mkr. Till det ska adderas byggherrekostnader och kostnader för projektering, samt risk för kostnadsökningar. Det gör att den slutliga kalkylen för de poster vi räknat på landar på **ca 150 miljoner kronor**.

I beräkningen ingår inte kostnader för rivning på kvartersmark, exempelvis av centrumbyggnaden Norsborg, och ev evakuering av verksamheter, eller av parkeringsdäcket i Hallunda centrum. Nödvändiga dagvattenåtgärder i enlighet med dagvattenutredningen ingår inte heller.

Ingående kalkylposter

De poster som utgjort underlag denna bedömning är följande:

1. Rivning av befintlig tvåfilig väg mellan Internationella skolan och Norsborgs tunnelbaneentré. L=220 m, B=10 m
2. Rivning av befintlig fyrfilig väg mellan Norsborgs tunnelbaneentré inklusive Hallundavägens korsning med Tomtebergavägen öster om Hallunda C. L=830m, B=30m
3. Rivning av busslinga/entrégata till t-baneentrén vid Norsborg
4. Rivning av bussgata vid Hallunda centrum
5. Rivning av vägbelysning, 1050m
6. Rivning av hårdgjorda ytor, p-platser mm för anläggande av ny gata. Ca 10 000 m² asfalt mm.
7. Rivning av Hallundaplan inkl busslinga, ca 5000 m² asfalt
8. Omläggning av ledningar; dagvatten, spill och el, ca 1000 m
9. Flytt av elhätstation vid Norsborgs centrum
10. Markförstärkning för ny gata pga lera/silt ca 1000 x 22 m
11. Anläggande av ny gata, överbyggnad, asfalt, kantsten, träd mm enligt redovisad vägsektion. L=1000m, B=20,4m.
12. Ny gatubelysning, ca 1000 m
13. Höjdjustering, inkl. ny beläggning av anslutningsgator, L=ca 1000 m , B= ca 10 m
14. Om/nybyggnad av 3 cirkulationsplatser
15. Anläggande av ny busslinga vid t-baneentré Hallunda
16. Markfyllning Norsborgs centrum-p. ca 9000m² x 2m höjd
17. Konstruktion för förhöjd gata mellan huskroppar vid Norsborgs centrum, tex stödmurar eller brokonstruktion- L=150m, H=3,7m (parkering ligger idag på +22,5 – gata höjs upp till +26,2)
18. TA-anordningar, skyltar mm
19. Omledningsarbeten under byggtid. Eventuellt kan befintlig väg nyttjas tills ny gata är klar. Men en risk är hur samordning ska ske mellan byggnation av gata och byggnation av kvarter, då det är trångt och på vissa ställen relativt stora nivåskillnader. Man behöver titta på hur genomförandet kan ske, produktionsplanering etc

4 KÄLLOR

- Muntlig information från planarkitekt och exploateringsingenjör vid möten 5 och 11 feb
- Skiss höjdsättning, Botkyrka kommun, 2021-02-10
- Markegenskaper, utdrag ur kommunens geokarta
- Tomtkarta med höjdkurvor, Botkyrka kommun
- Skiss för programområdet, 2021-02-17
- Utdrag ur Samlingskartan för ledningar, www.ledningskollen.se
- Dagvattenutredning, WSP Samhällsbyggnad, 2020-10-30,
- Riskutredning, Brandskyddslaget, 2021-02-17
- Muntlig information från Johanna Skur, gruppchef samhällsplanering vid trafikförvaltningen i Stockholm, 2021-02-22
- Processbeskrivning för arbeten nära kollektivtrafiken, www.sll.se
- Att arbeta nära kollektivtrafikanläggning, www.sll.se

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00

wsp.com

