

PM Gestaltungsprogram

# Gång- och cykelväg Tumbo-Kvicksund

Eskilstuna kommun, Södermanlands län

Vägplan, 2022-06-20





**Trafikverket**

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram

Författare: Pernilla Wiman och Ia Neumüller, Sweco

Dokumentdatum: 2022-06-20

Ärendenummer: TRV 2019/130047

Uppdragsnummer: 151019

Version: 1.0

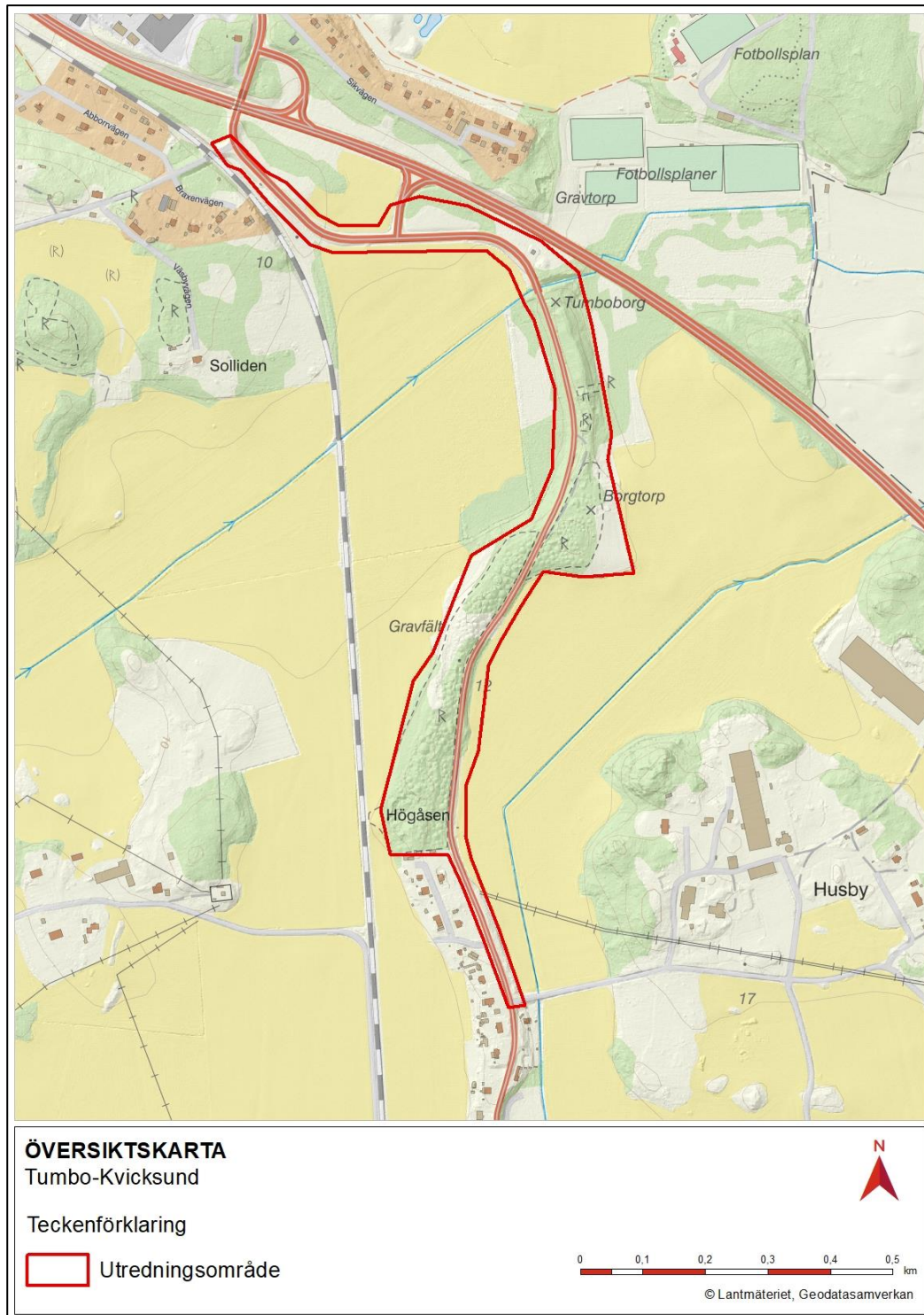
Kontaktperson: Emil Axelsson, projektledare Trafikverket

# Innehåll

<b>1. BAKGRUND</b>	<b>4</b>
<b>2. INLEDNING</b>	<b>5</b>
2.1. Ändamål och projektmål	5
2.2. Gestaltungsavsikter	5
2.3. Gestaltungsprogrammets syfte	5
2.4. Läsanvisning	6
<b>3. ÖVERGRIPANDE LANDSKAPSBESKRIVNING</b>	<b>7</b>
<b>4. ÖVERGRIPANDE GESTALTNINGSPRINCIPER</b>	<b>10</b>
4.1. Linjeföring	10
4.1.1. Typsektion	10
4.2. Utformning av sidoområde och slänter	10
4.2.1. Vegetation	11
Markvegetation	11
Träd och buskar utmed vägen	12
4.2.2. Refuger	12
4.2.3. Väggräcke	12
4.2.4. Väggen, skyltar och stolpar	12
4.2.5. Belysning	12
<b>5. GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR FOKUSOMRÅDEN</b>	<b>15</b>
<b>6. FORTSATT ARBETE</b>	<b>18</b>
6.1. Bygghandlings- och byggskede	18
6.2. Drift och underhåll	18
<b>7. KÄLLOR</b>	<b>19</b>

# 1. Bakgrund

Trafikverket planerar för en gång- och cykelväg mellan Tumbo och Kvicksund, Eskilstuna kommun. För orientering av vägplanens utredningsområde se Figur 1. Föreliggande PM utgör underlag för planförslaget.



Figur 1. Översiktskarta med avgränsat utredningsområde.

## 2. Inledning

### 2.1. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att säkerställa en trygg framkomlighet och eliminera de säkerhetsrisker för gång- och cykeltrafikanter som är kopplade till den nuvarande anläggningen.

Fem projektmål har arbetats fram i ett tidigt skede i vägplaneprocessen:

- GC-vägen upplevs trygg och säker för alla att nyttja.
- GC-vägens korsningspunkter är anpassade så att oskyddade trafikanter och fordon kan ta sig fram säkert.
- GC-vägen är separerad från körbana, genom kantsten, vägräcke eller som fristående.
- GC-vägen harmoniserar med omgivande landskap och områdets kulturhistoriska miljö.
- Områdets kulturmiljö synlig- och tillgängliggörs för allmänheten, närboende och inte minst gående och cyklister. Digital tillgänglighet är också av vikt.

### 2.2. Gestaltungsavsikter

När samrådsunderlaget togs fram i ett tidigt skede i projektet formulerades följande gestaltungsavsikter. Dessa har legat till grund för utformningen av vägen i detta skede.

- Gång- och cykelvägen utformas så att den smälter in i landskapet och får så liten påverkan på landskapsbilden som möjligt.
- Linjeföringen samordnas med huvudvägens linjeföring i både höjd och plan.
- Dragningen anpassas med hänsyn till natur- och kulturvärden.
- För att värna om landskapets höga kulturhistoriska värde bör räcken i möjligaste mån undvikas.
- Slänter ska utformas så att sidoräcke inte krävs vare sig vid cykelvägen eller som avgränsning mellan cykelväg och bilväg. Detta för att värna landskapets höga kulturhistoriska värde.
- Slänter ska etableras med vegetation som anpassas för en artrik väggkant, mot omgivande mark och mot befintlig dikesbotten.
- I de fall stödmurar behövs ska dessa utformas av natursten för att smälta in i landskapet så långt det är möjligt.

### 2.3. Gestaltungsprogrammets syfte

Avgörande för ett bra resultat i projektet, där den gestaltungsmissiga kvaliteten och landskapets förutsättningar tillgodoses, är ett gott samarbete mellan de olika teknikområdena. Ett tidigt gemensamt platsbesök med delar av konsultens och Trafikverkets projektorganisation genomfördes under hösten 2019.

I det vidare arbetet med samrådshandlingen har gestaltungsavsikterna fördjupats och bearbetats till ett gestaltungsprogram. Vissa ändringar har skett under projekterings gång. Exempelvis har beslut tagits om att låta gång- och cykelvägen ligga dikt an mot körbana längs hela sträckan. Som en följd av detta sätts vägräcke mellan gång- och cykelvägen och körbanan. Beslut har även tagits om att sätta upp ett räcke förbi stora skyddsvärda ekar.

I detta skede har två nya alternativ för den del av sträckan som passerar tre värdefulla ekar på den östra sidan och med gravfält på den västra sidan utretts. Alternativ 1 betyder att alla tre skyddsvärda ekar sparas och intrång sker i gravfältet på den västra sidan. I alternativ 2 tas en av de skyddsvärda ekarna ner och gravfältet kan bevaras på den västra sidan. Både alternativ 1 och 2 beskrivs utförligt i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Efter utredning har Alternativ 1 valts bort till förmån för Alternativ 2. Även detta beskrivs ingående i MKB.

Gestaltungsprogrammet syftar till att identifiera och beskriva viktiga gestaltungs-åtgärder i samband med den nya gång- och cykelvägen. Gestaltungsprogrammet ger övergripande principer för utformning av vägen och dess sidoområden, samt lyfter fram ett antal fokusområden i kapitel 5 som identifierats längs sträckan och beskriver principer för gestaltungsningen av dessa. Gestaltungsprogrammet syftar till att förklara och ge motiv till de lösningar som presenteras.

Gestaltungsprogrammet ska ligga till grund för lösningar som utarbetas i senare skeden.

## 2.4. Läsanvisning

Gestaltungsprogrammet bör läsas tillsammans med illustrationskartor 101To201-101To202.

### 3. Övergripande landskapsbeskrivning

Utifrån det inledande platsbesöket, arbetet med samrådsunderlaget och samrådshandlingen görs här en övergripande beskrivning av landskapet runtomkring väg 939 och dess värden.

Den utredda vägsträckan är en del av väg 939 som sammanbinder orterna Hällbybrunn och Kvicksund nordväst om Eskilstuna. Området domineras av en stor rullstensås, Tumboåsen, vilken i sin tur är en del av Strömsholmsåsen. Hällbybrunn är en tätort som ligger 6 kilometer väster om Eskilstuna. Kvicksund ligger på gränsen mellan Eskilstuna- och Västerås kommun i ett smalt sund av Mälaren. Mellan Hällbybrunn och Kvicksund ligger tätorten Tumbo med en av Sveriges äldsta kyrkor, Tumbo kyrka. Tumboåsen var under järnåldern en viktig förbindelselänk mellan Uppland och Södermanland. Området kring Tumbo är rikt på förhistoriska lämningar tack vare det strategiska läget intill Mälarfjärden, som korsade åsvägen i Tumbo fram till och med vikingatid.

Väg 939 går genom ett småbrutet mosaiklandskap. Åkermark och moränhöjder avlöser varandra på var sida om Tumboåsen, se Figur 2. Landskapet är lätt böljande och på moränhöjderna växer blandad skog. Dessa höjder bildar öar i åkerlandskapet. Även viss bebyggelse är belägen på moränhöjderna. Vegetationen på rullstensåsen domineras av lövträd såsom ek och björk, men här finns även inslag av tall. Krönet på åsen följer den utredda vägsträckan och är lokaliserat till vänster om vägen i den södra delen av utredningsområdet och till höger om vägen i den norra delen. Åsen är täckt av järnåldersgravhögar i form av små kullar som skapar en unik topografisk effekt, se Figur 3. Områdena med gravhögar uppe på åsen används för bete. I den sydligaste delen av den planerade gång- och cykelvägen ansluter till Tumbo. Här finns en del större villaträdgårdar med gräsmattor som omgärdas av staket eller plank. I den nordligaste delen av området är landskapet öppet.

Det finns värden för naturmiljö och kulturhistoriskt intressanta objekt längs sträckan. Dessa beskrivs övergripande i Plan- och miljöbeskrivningen.





*Figur 2. Landskapet är lätt böljande med omväxlande åkermark och moränhöjder som avlöser varandra. Foto: Google maps.*



*Figur 3. I området med järnåldersgravar skapas en unik topografisk effekt av de många kullarna. Foto: Sweco.*





*Figur 4. Väg 939 med gravfält på ömse sidor, riktning söderut mot Tumbo. Foto: Sweco.*

## 4. Övergripande gestaltungsprinciper

De övergripande gestaltungsprinciperna gäller genomgående i projektet, om inget annat anges i kapitel 5, *Gestaltungsprinciper för fokusområden*.

### 4.1. Linjeföring

Gång- och cykelvägen ska anpassas till det landskap den går igenom. Målet är att skapa en gång- och cykelväg som följer landskapets struktur och där gångtrafikanter och cyklister kan ta sig fram säkert.

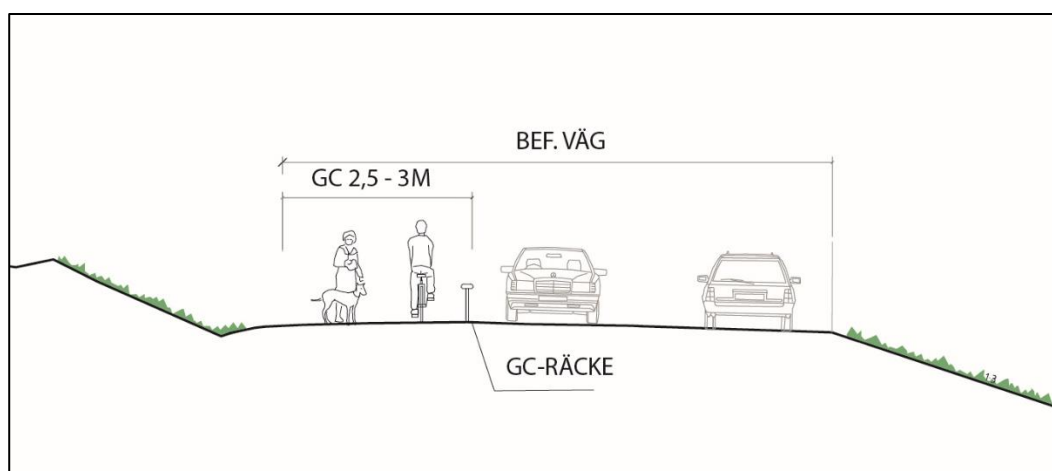
Gång- och cykelvägen ska följa väg 939.

Gång- och cykelvägen ska utformas med en jämn linjeföring utan skarpa knyckar i plan och i profil.

#### 4.1.1. Typsektion

Vägen ska utformas med utgångspunkt i följande typsektion:

- Ny gång- och cykelväg är mellan 2,5 och 3 meter bred och ligger dikt an mot väg 939. Gång- och cykelvägen avskiljs med ett räcke från körbanan se Figur 5.



Figur 5. Typsektion.

### 4.2. Utformning av sidoområde och slänter

Vägens sidoområde ska generellt behandlas så att gränsen till omgivande mark inte går att uppfatta efter anläggandet. Släntfot och släntkrön ska möta anslutande terräng med mjuka former.

Ytterslänter utformas i normalfallet med lutning 1:3.

#### 4.2.1. Vegetation

##### *Markvegetation*

Vegetationstäckning i vägens sidoområde har stor betydelse för hur vägen upplevs i landskapet. Ett sidoområde som är täckt med väletablerad markvegetation bidrar starkt till att vägen känns naturligt förankrad i sin omgivning. Efter färdigställandet ska vägens sidoområden, inklusive skiljeremsorna mellan gång- och cykelväg och bilväg, vara vegetationsbevuxna. Oavsett etableringsmetod är det viktigt att få en markvegetation som sluter sig snabbt, helst redan efter en växtsäsong.

Väg 939 norr om Tumbo utgör en artrik vägmiljö, senast inventerad av Trafikverket sommaren 2019. Vägens sidoområde har naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde, enligt metodiken för vägkantsinventering med arter såsom backklöver (rödlistad), tjärblomster, bockrot, svinrot, blåeld, backglim och gulmåra. De nya slänterna ska därför återetableras med samma arter och målet är att uppnå samma eller större artrikedom än det är idag. Dessa ytor behöver slås med slåttermaskin en gång per år under perioden 1 augusti-15 september (sen slåtter) för att gynna dessa specifika arter.

Även norr om åsen i det öppnare partiet av vägsträckningen kan artrika vägslänter med fördel anläggas. Här väljs en ängsfröblandning med salttåliga inhemska arter anpassade till södervänd torrbacke.

##### Faktaruta: Artrika vägkanter

En artrik vägkant är ett vägområde som innehåller skyddsvärda eller hotade arter vilka kräver anpassad skötsel och hänsyn. Oftast innehåller en artrik vägkant en ängs- och betesmarksflora vilken är beroende av slåtter. I vissa vägkantsmiljöer trivs även insekter och andra djur, oftast i torra, sandiga slänter.

Syftet med att anpassa slänter så att de kan etablera och vara gynnsam för ängs- och betesmarksfloran är att denna typ av biotop är en bristvara i landskapet. Detta till följd av att naturbetesmarker minskat på grund av det rationella jordbruket som vuxit fram under de senaste 50 åren. Därav är det av stor nytta för den biologiska mångfalden att återskapa denna biotop där arter som gynnas av hävd kan få utrymme. Utöver de höga naturvärdena är denna biotop med blommande växter även positiv för landskapsbilden då slänterna får ett mer varierat utseende.

Ytor för tillfälligt nyttjande ska, efter avslutat arbete, återställas till ursprungligt skick.

Om avbaningsmassor används ska massorna återföras inom samma vegetationstyp som de tagits från för att sidoområdena ska få samma karaktär som anslutande mark. Massor från olika vegetationstyper får inte blandas. Fet matjord från åkermark ska inte återanvändas för att undvika att skapa en alltför frodig vegetation. Framförallt tillskapande av artrika vägkanter kräver en sandig jord.



Upplagsplatser för eventuella avbaningsmassor finns avsatta som ytor för tillfällig nyttjanderätt utefter sträckan. När massorna lagras är det viktigt att massorna inte packas då detta kan medföra att förhållandena för de frön och växtrester som finns i jorden försämras avsevärt.

#### *Träd och buskar utmed vägen*

Befintlig vegetation ska längs hela sträckan sparas i så stor utsträckning som möjligt eftersom den har betydelse för landskapsbild och naturvärden. Särskilt viktigt är att spara så mycket som möjligt av uppvuxna träd då dessa är värdefulla för upplevelsen längs gång- och cykelvägen.

Träd som ska sparas får inte komma till skada under byggtiden vare sig i stam, krona eller rotsystem. Vissa träd kan behöva beskäras under byggtiden. Det ska göras av sakkunnig.

För att till viss del kompensera för den värdefulla eken som tas ned ska stammen från eken sparas på plats som faunadepå. En ny ek ska planteras som kompensation. Nya träd ska även planteras för att ersätta andra större träd som inte har kunnat sparas vid byggnationen. Vid nyplantering ska platsens naturliga förutsättningar och karaktär utgöra utgångspunkt för växtvalet. Inhemska arter ska väljas och växterna ska vara svenskodlade. Kvalitetsmärkningen E-planta ska användas om det finns tillgå för den aktuella växten. Plantskoleväxter ska ha en proveniens anpassad till platsen.

#### 4.2.2. Refuger

I den norra delen av vägsträckan där gång- och cykelvägen passerar Väsbyvägen och ansluter till befintlig gång- och cykelväg placeras en refug. Refugen ska utformas av betongkantstöd och fyllas med asfalt.

#### 4.2.3. Vägräcke

Nya räcken kommer att sättas upp i det utredda området. Längs hela vägsträckan sätts ett räcke som avskiljer gång- och cykelvägen från körbanan. På den sträcka där vägen passerar en stor ek sätts även ett skyddsräcke mellan körbana och träd, se figur 6. Längs det skogsparti på åsen där det blir en lång slänt på grund av stora höjdskillnader sätts ett fallskyddsräcke längs gång- och cykelvägen.

Samtliga vägräcken ska uppfylla krav enligt VGU. Vägräckenas utseende ska harmoniera sinsemellan samt med omgivande kulturlandskap. Räckenas genomsiktlighet ska vara god. Så få räkestyper som möjligt väljs för att skapa en sammanhängande helhet.

#### 4.2.4. Vägren, skyltar och stolpar

Vid anläggandet av gång- och cykelvägen kan vägmärken och stolpar tillkomma som nya element och kan ge negativ påverkan på landskapsbild. Placering och utformning av dessa är därför viktig att tänka på i kommande skeden. Skyltar ska prövas enligt Vägmärkesförordningen, VMF. Placering av vägmärken ska göras enligt VGU.

#### 4.2.5. Belysning

Den befintliga belysningen består idag av trästolpar och rörstolpar. Direkt norr om Tumbo och förbi gravfälten är belysningsstolparna placerade på den östra sidan av

vägen och utformade med trästolpar med luftledningar. Efter gravfältsområdet är belysningen placerad på den västra sidan av vägen och består av rörstolpar. När den nya gång- och cykelvägen tillkommer behöver både den befintliga körbanan samt den nya gång- och cykelvägen belysas. För att detta ska möjliggöras behöver belysningsstolparna vara högre än vad de är idag. Syftet med belysningen är att synliggöra vägytan, inklusive ojämnheter och kanter. En konstant luminansnivå över ytan ska ge bra synförhållanden för gång- och cykeltrafikanter. För att skapa en känsla av trygghet ska belysningen även skapa omgivningsljus som sträcker sig minst 2 meter utanför gång- och cykelvägen.

De nya belysningsstolparna kommer att utgöra ett modernt inslag i den kulturhistoriska miljön. Stolparna blir 8 meter höga istället för nuvarande 5 meter och de kommer av trafiksäkerhetsskäl vara av stål istället för trä, för att de ska vara eftergivliga vid en eventuell kollision. Stolparna placeras 0,5-1 meter från vägbanans kant och de placeras med 20-30 meters mellanrum beroende på gravhögar i området.

De nya stolparna bedöms ha minst påverkan på gravfältsområdet om de fortsatt placeras på den östra sidan mellan sektion 0/000 och 0/500. Mellan dessa sektioner breder gravfältet ut sig på den västra sidan av väg 939 och belysningsstolparna står således på den sida av vägen där landskapet är mer öppet och hamnar då inte i blickfånget mot gravarna. Strax före den så kallade trånga passagen (cirka sektion 0/510) där det finns gravfält på båda sidor om vägen leds belysningen över och placeras på den västra sidan av vägen. Detta beror på att gravarna på den västra sidan av vägen redan är påverkade av tidigare vägbyggnation, medan det finns opåverkade gravar på den östra sidan.

För att dämpa det visuella intrycket av belysningsstolparna föreslås att stolpar målas i "trafikverksgrönt", översatt till RAL 6005 (mossgrön). Detta gäller de stolpar som står inom sektionerna 0/000-1/000, för visualisering se Figur 6 och Figur 7. För att ytterligare anpassa belysningen till platsen ska ljuskällor med varmt ljus användas på denna sträcka. Efter området med järnåldersgravar från sektion 1/000 till sektion 1/580 används samma typ av stolpe och armatur, men i galvaniserat utförande.



*Figur 6. Visualisering som visar hur räcken och belysningsstolpar är tänkta att utformas vid den stora eken som bevaras. Vy från söder.*



*Figur 7. Visualisering som visar den tänkta utformningen vid den så kallade trånga passagen, där belysningsstolparna flyttar över från den östra sidan till den västra. Vy från söder.*



## 5. Gestaltungsprinciper för fokusområden

Ett antal fokusområden har identifierats där situationen är särskilt komplex eller särskild gestaltningsmässig omsorg krävs. För respektive fokusområde finns specifika gestaltungsprinciper, vilka kompletterar de övergripande gestaltungsprinciperna i kapitel 4.

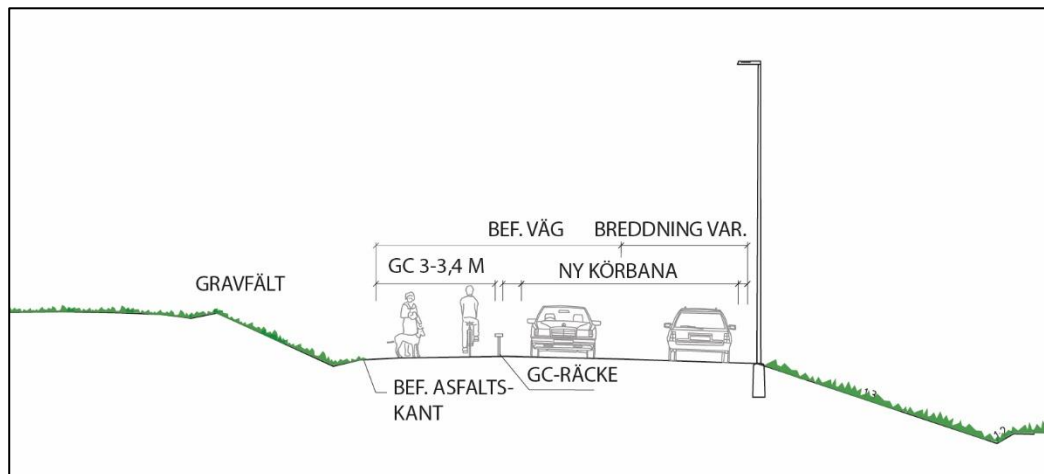
Platsspecifika gestaltungsprinciper krävs utmed följande sträckor:

- förbi område med höga kulturvärden på den västra sidan
- där vägen passerar stor ek
- genom åsens skogsparti
- där gång- och cykelvägen passerar busshållplats

Möjliga lösningar för dessa fall presenteras nedan:

### Sträcka förbi område med höga kulturvärden på den västra sidan sektion 0/60 - 0/310

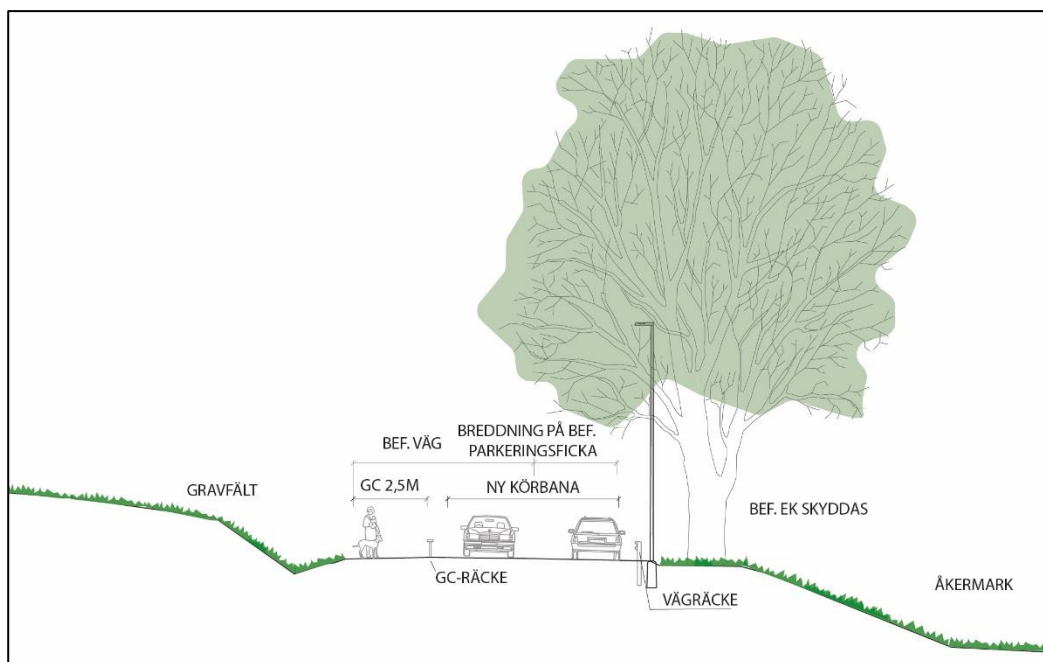
Längs den sträcka där endast den västra sidan innehåller järnåldersgravar förläggs gång- och cykelvägen på befintlig körbana för att undvika intrång i gravfältsområdet. Vägen breddas samtidigt åt öster med motsvarande bredd, se Figur 8.



Figur 8. Sektionen visar hur körbanan breddas åt öster för att undvika intrång i järnåldersgravarna på den västra sidan.

### Vägen passerar värdefull ek sektion 0/240

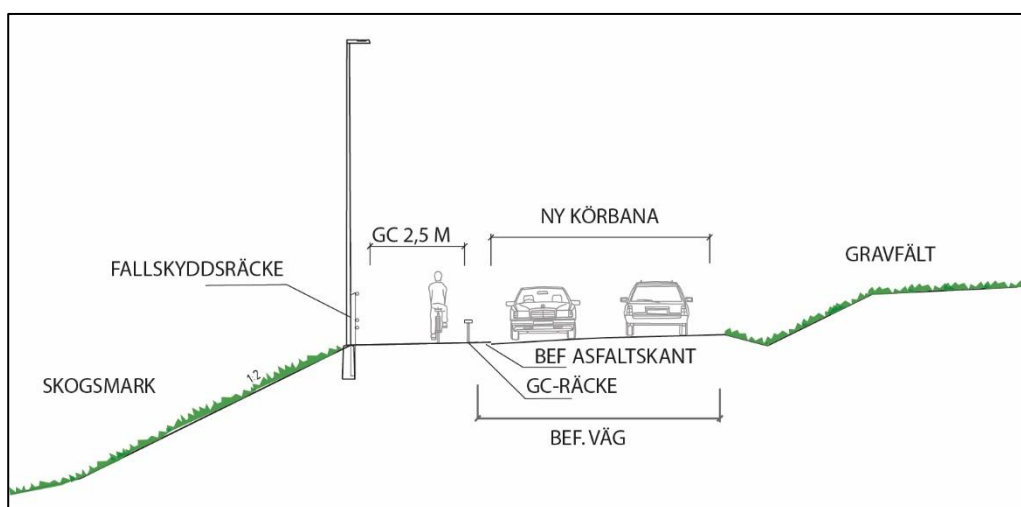
Längs den sträcka där vägen passerar en stor ek ska ett vägräcke sättas upp som skydd mellan vägbana och träd, se Figur 9. Detta ska utföras i en stil som passar in i det omgivande landskapet. I denna sektion kommer gravfältet på den västra sidan av vägen att påverkas. Bredden på gång- och cykelvägen är 2,5 meter.



Figur 9. Sektion som visar hur ett nytt räcke ska skydda eken samt hur den nya gång- och cykelvägen påverkar området med höga kulturvärden väster om vägområdet.

#### Sträcka genom åsens skogsparti 0/600 - 0/980

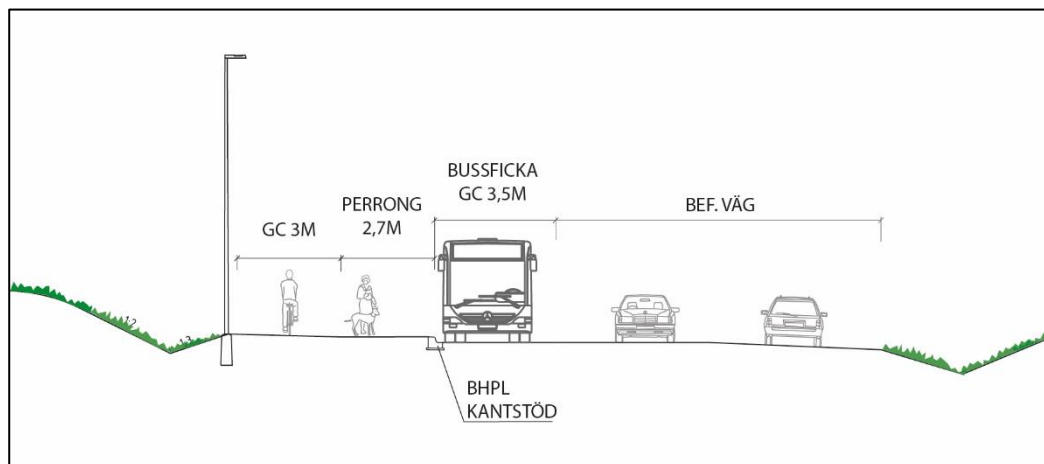
Norr om den trånga passagen ligger ett avsnitt där en lång slänt med stor höjdskillnad ansluter vägen till befintlig mark på den västra sidan. Här ska ett räcke sättas upp mellan gång- och cykelbanan och slänten. Se Figur 10. Räcket ska vara i samma stil som övriga räcken och anpassas i möjligaste mån till det omgivande kulturlandskapet. Gång- och cykelvägens bredd är 2,5 meter. För att minimera markintrånget utformas slänten med lutning 1:2.



Figur 10. Sektionen visar fallskyddsräcket vid den långa slänten genom åsens skogsparti.

### Busshållplats sektion 1/430-1/445

Den befintliga busshållplatsen flyttas söderut och tillgänglighetsanpassas. Den nya gång- och cykelvägen passerar bakom busshållplatsens perrong och är 3 meter bred, se Figur 11.



Figur 11. Sektionen visar hur den nya gång- och cykelvägen passerar bakom busshållplatsens perrong.



## 6. Fortsatt arbete

Vägplanen ska möjliggöra fastställelse av vägområdet. I kommande skede utförs detaljprojekteringen inför byggskedet. Projekteringsarbetet ska utgå från krav och principer i detta gestaltungsprogram.

### 6.1. Bygghandlings- och byggskede

Viktiga frågor att bevaka under framtagande av bygghandling och under byggskedet är bland andra:

- Vegetationsetablering i vägens slänter
- Val av ängsfröblandning för att återetablera artrika vägkanter
- Val av ängsfröblandning för nyetablering av artrik väggkant längs jordbruksmark
- Hantering av avbaningsmassor från artrika vägkanter för att använda dessa för återetablering av artrika vägkanter.
- Val av räcke mellan gång- och cykelväg och körbana
- Val av skyddsräcke där vägen passerar värdefulla ekar
- Placering av faunadepå från nedtagen stor ek
- Återplantering av ek som kompensation för nedtagen stor ek
- Val av fallskyddsräcke vid lång slänt, sektion 0/600 - 0/980
- Åtgärder för att bevara befintlig vegetation i största möjliga utsträckning ska vidtas.
- Utredda eventuell återplantering av skog på den nya långa slänten genom åsens skogsparti, sektion 0/600 - 0/980.
- Åtgärder för att bevara så många gravar som möjligt
- Skyddsåtgärder under byggskedet för träd som ska bevaras

### 6.2. Drift och underhåll

Väletablerade vegetationsytor kräver lägre skötselinsatser än dåligt etablerade ytor. Etableringsfasen kräver intensivare skötsel, men det är viktigt att detta genomförs för att på sikt skapa en anläggning med lågt underhållsbehov. För att gynna de arter som finns längs vägsträckan ska denna skötas med sen slätter en gång om året, se kapitel om markvegetation sidan 11.

## 7. Källor

Eskilstuna kommun. *Översiktsplan*, <https://storymaps.eskilstuna.se/> [Använd 2019-10-29].

Eskilstunas kommun. *Cykelplan, 2013*.  
<https://www.eskilstuna.se/download/18.548e06b0158e46395f66090/1482151445040/Cykelplan%20-%20Handlingsplan.pdf>. [Använd 2019-11-07].

Eskilstuna kommun. *Samråd Ortsanalys och utvecklingsplan för Kvicksund*.  
[https://stadsutveckling.eskilstuna.se/download/18.2d01d90c16a5883f2b59c5f4/1560235411686/UP\\_fokus\\_sodra\\_kvicksund\\_samr%C3%A5dsmaterial.pdf](https://stadsutveckling.eskilstuna.se/download/18.2d01d90c16a5883f2b59c5f4/1560235411686/UP_fokus_sodra_kvicksund_samr%C3%A5dsmaterial.pdf) [Använd 2019-11-07].

RAÄ. *Kulturlandskapsregion Södermanland*  
<http://www.kringla.nu/kringla/objekt?referens=raa/bbr/21200000003330>. [Använd 2019-10-30]

Trafikverket. *Samrådsunderlag Gång- och cykelväg Hällbybrunn-Kvicksund*, Eskilstuna kommun. 2016-06-25

Trafikverket. *Samrådsunderlag Gång- och cykelväg Tumbo-Kvicksund*, Eskilstuna kommun. 2019-11-28, arbetsmaterial.

Trafikverket (2015). *Krav och Råd för vägars och gators utformning*

Trafikverket (2014). *Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt*

Trafikverket (2020). *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning (2020:072)*





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna  
Telefon: 0771-921 921

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)