

GESTALTNINGSPROGRAM

Riksväg 50/66, genomfart Ludvika

Ludvika kommun, Dalarnas län

VÄGPLAN

2015-09-03, rev 2016-10-21

Objektnummer 143590



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Projektledare: Niklas Linnsén

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram, Riksväg 50/66, genomfart Ludvika, vägplan

Projektnummer: 143590

Dokumentdatum: 2015-12-09, rev 2016-10-21

Konsult: Sweco

Projektledare: Henrik Angantyr

Innehåll		Gestaltningssförslag		Sträcka 3	13
Inledning				Sträcka 4	13
Bakgrund och syfte	5	Gestaltningssprinciper	11	Cirkulationsplatser	13
Övergripande målsättning	5	Vegetation	11	Gamla Bangatan väg 66	15
		Vägutrustning	11		
Analys		Stödmurar	12	Materialmatris	
Stadsbild	6	Skärningar, slänter och bankar	12		
Stråk och noder	6	Belysning	12		
Gränser	6	Gångpassager	12		
Landmärken	7	Gång- och cykelvägar	12		
Siktstråk och utblickspunkter	7	Busshållplatser	12		
Genomfarten väg 50	7	Genomfarten väg 50			
Gamla Bangtan - väg 66	10	Sträcka 1 - centrum	13		
		Sträcka 2 - viadukten, ABB och villor	13		

Inledning

Bakgrund och syfte

Åtgärder för väg 50, väg 66 och järnväg genom Ludvika har under lång tid diskuterats. Stråket är ett betydande gods-, pendlings- och turiststråk från Mälardalen, genom Ludvika och vidare mot E16/Rv71. När förbifart Ludvika lyftes ur nationell plan för ett tiotal år sedan, inledde dåvarande Vägverket år 2005 ett omfattande processarbete i form av en charrette, för att ta fram lösningar på befintlig genomfart. Detta arbete låg sedan till grund för att man, i samband med den tidigare åtgärdsplaneringen, tog fram en idéstudie för genomfarten i Ludvika samt för väg 66 genom Ludvika.

Under 2014 genomfördes en förprojektering av åtgärderna, vilket ligger till grund för fortsatt arbete med vägplanerna. I arbetet med vägplanerna tas ett gestaltningsprogram fram.

Syftet med gestaltningsprogrammet är att skapa en helhet för stadsgenomfarten genom riktlinjer som anger för helhet och detaljer.

Övergripande målsättning

Detta gestaltningsprogram är upprättat enligt processmodellen som beskrivs i "Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt", TRV 2014/78881. Nedan följer punkter väsentliga för programmet:

- Underlag för gestaltningsprogrammet är en övergripande stadsrumsanalys som identifierar tydliga sekvenser utmed sträckan. Stadsrumsanalysen beskriver sekvenser utifrån karaktär, rumslig skala, struktur och visuella samband.
- Genomfarten ska hanteras som en stadsgenomfart vilket innebär att geometri och si-dområden samt material och utrustning ska anpassas till stadens grammatik.
- Gestaltningen ska ge en helhet för sträckan och skapa en lugn och robust miljö som klarar den tuffa miljön som vägtrafiken utgör. En minsta gemensam nämnare ska eftersträvas.
- Gestaltningen ska vara i grunden enhetlig men samtidigt signalera sträckan och platsernas olika sekvenser.
- Korsningar, cirkulationsplatser bör hanteras likartat för att skapa helhet.
- Få variationer i materialval eftersträvas.
- Hantering av oskyddade trafikanter längs och tvärs väg blir en viktig aspekt utifrån rörelsebehov, samband, framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Hantering av nivåskillnader och stödkonstruktioner blir en viktig aspekt dels utifrån skala och utformning och dels utifrån utblickar och visuella samband.
- Hantering av ljus och belysning är en viktig

aspekt i stadsrummet och bör hanteras utifrån sträckans olika sekvenser och roll i staden.

- Vegetationshantering såsom gatuträd studeras dels utifrån rollen som struktur och karaktärsbildare men också utifrån drift och utrymmesbehov.
- Analys och programarbetet utgår från tidigare studier, Idéstudie Ludvika samt Entré Ludvika.
- Kostnadseffektiva lösningar rörande byggnation och drift.
- Det är viktigt att gestaltningen ser likadan ut om 5-10 år som idag utan driftåtgärder som går utanför det normala.

Genom att utarbeta en analys och ett gestaltningsprogram för hela sträckan, enligt ovanstående förhållningssätt, i relation till staden ges goda förutsättningar att skapa en helhet där infrastruktur, näringsliv och stadsutveckling samverkar till lokal- och regional utveckling och identitet.

Analys

Stadsbild

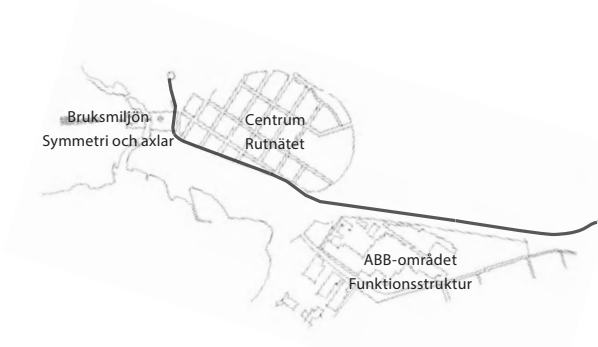
Ludvikas stadsbebyggelse tar sin utgångspunkt i utvecklingen av dels bruksmiljön vid Ludvika ström, dels järnvägsutbyggnaden. Ludvika tätort är historiskt framvuxen vid ett strategiskt gynnsamt läge för råvaror, transporter och energi. Centrala stadens stadsplan är ett resultat av en reglering vid förra sekelskiftet och successiv utbyggnad bl a genom P O Hallmans insatser. Det ortogonala rutnätet av förhållandevis breda gator ger stadga åt centrum och skiljer detta från övriga, mer organiskt framvuxna områden. I tätortens ytterkanter är det sena 1900-talets tillägg tydligt urskiljbara som enklaver i stadsbebyggelsen.

Den ortogonala rutnätsplanen utgör en tydlig enhet med i det närmaste nord-sydliga och öst-västliga gator. Centrum utgör ett tydligt karaktärsområde både genom sin struktur och till sitt varierade innehåll. Karaktären präglas av täthet, småskalig tomtstruktur och bebyggelse samt de trädplanterade gatorna. Genomfarten går inte igenom centrum utan utgör dess västra gräns samt även barriär. En ny gångbro över genomfarten binder dock samman de centrala delarna med strandområdet och bryter delvis upp barriäreffekten. Angränsande karaktärsområden är tydliga genom områdesvis enhetlig bebyggelse, antingen som flerbostadshus eller

som friliggande villor.

ABB-området utgör ett eget tydligt karaktärsområde som en stad i staden med sin funktionellt uppbyggda struktur och skala och dess landmärken bidrar till orten Ludvikas identitet. Området kring Ludvika ström med den sammanhållna herrgårdsmiljön är av riksintresse för kulturmiljövården. Den symmetriskt uppbyggda miljön återspeglar den nyklassicistiska traditionen i bruksmiljöerna från 1700-talet. Tillhörande Ulrika kyrka med sin kyrkogård avskärmas dock från insyn från genomfarten och bidrar därmed inte till förståelse för det kulturhistoriska sammanhanget.

Ett sammanhängande parksystem binder samman centrum med bruksmiljön med det karaktärsfulla stadshuset placerat i dess mitt.



Stråk och noder

Det övergripande vägnätet med väg 50, 66, 245/247 utgör de tydligaste stråken tillsammans med gatorna i stadskärnan. För de större vägarna är övergången mellan olika karaktärsområden och relationen till stadskärnan idag oklar. Kopplingarna mellan det övergripande vägnätet och stadskärnan är otydliga.

Viktiga mötespunkter eller noder finns främst i stadskärnan där flera stråk möts; vid stationen som är en viktig bytespunkt samt vid stora rondellen vid infarten från norr, där det övergripande vägnätets viktiga stråk möts. Noderna är tydliga genom att viktiga stråk sammanfaller, men saknar avgränsad och tydlig platskaraktär. De stödjer därmed inte orienterbarheten på ett önskvärt sätt.

Gränser

Främst strandlinjer men även topografiska skillnader skapar gränser i stads- och landskapsrummet. Väsmans strand och Ludvika ström är två sådana gränser som ringar in stadskärnan. Dessa gränser är inte fullt ut tillgängliga och kan därför upplevas som barriärer. En annan typ av gränser är de som skapas av stråken i det övergripande väg- och järnvägsnätet, vars funktion inte är integrerad med sitt

närområde. De upplevs därför i stor utsträckning som barriärer.

Landmärken

Landmärken utgör element som är synliga på långt håll, är karaktäristiska för platsen och som kan tjäna som stöd för orienterbarheten. I centrala Ludvika är det främst kulturmiljön vid Ludvika herrgård, stadshuset, de högre byggnaderna i centrum respektive inom ABB-området som utgör landmärken.

Siktstråk och utblickspunkter

Möjligheten att skapa orienterbarhet och visuell struktur är beroende av siktmöjligheterna och utblickar. Utblickar möjliggörs genom att det finns öppningar och att det finns platser att ta i anspråk som observatör. Viktiga sådana utblickspunkter finns utmed det övergripande vägnätet, där upplevelsen är kortvarig genom att uppehållsplatser saknas. Stadskärnans randbebyggelse, stationsområdet samt Väsmans strand erbjuder utsiktspunkter och utsikt mot främst ABB och Väsmän.

Genomfarten väg 50

Analysen av vägrummets karaktärer redovisar sju olika typer av vägmiljöer i fråga om skala, rumslighet och omgivande miljö, se analyskarta.

Sträcka 1 består av landsväg som omges av björk respektive granskog. Kurvföringen är storskalig.

Sträcka 2 är landsväg som kantas av villor och grönska. Körandes söderifrån ges en fin vy över stora delar av Ludvika.

Sträcka 3 med tillhörande korsningen öppnar upp sig igen rumsligt och skalmässigt i förhållande till föregående sträcka. Miljön uppvisar en tydlig brist på omsorg vilket omgivande bebyggelse bidrar med.

Sträcka 4 utgörs av en smal väg som kantas av villor och vars karaktär är diametralt motsatt sträcka 3. Lummig grönska sluter sig runt vägrummet och bidrar till småskaligheten. Vägrummet upplevs trångt.

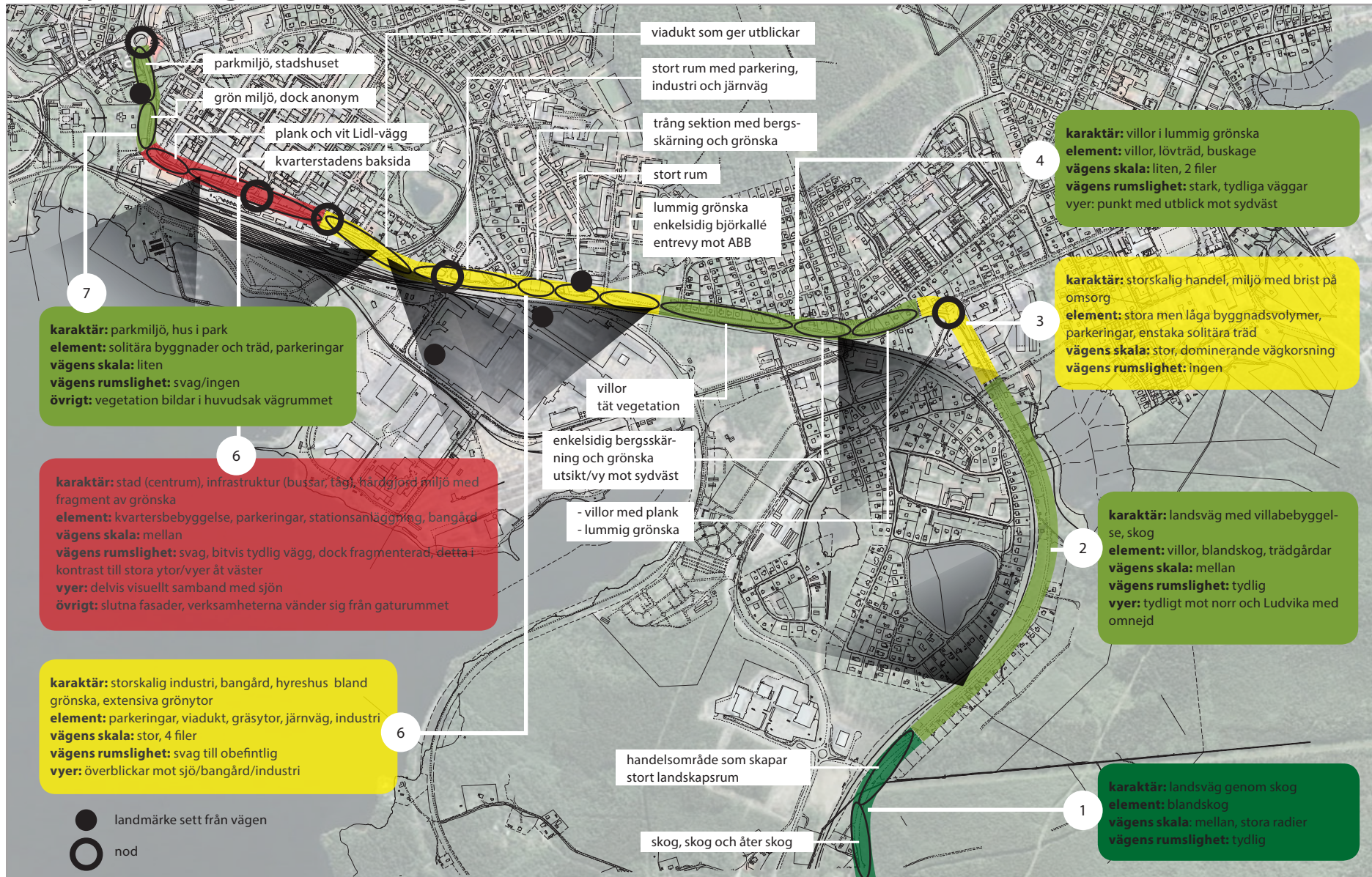
Sträcka 5 är storskalig och saknar helt någon form av rumslighet. Industriområdet och

viadukten bidrar till den stora skalan. Viktiga noder saknar visuell tydlighet. Öppenheten skapar vyer mot landskapet och siktlinjer mot landmärken. Raksträckans avgränsning mot ABB är inte representativ.

Sträcka 6 är utformad som en trafikled av förortstyp med ett körfält i vardera riktning samt svängfält för vänstersvängande fordonstrafik. Känslan av trafikled understryks genom höga belysningsstolpar, fragmenterad vegetation och galvaniserade balkräcken. Centrum vänder sig från vägen genom slutna fasader. Vyer sträcker sig ner mot sjön men öppenheten bidrar samtidigt till en svag rumslighet. Utrustning i form av plank, stängsel och belysning saknar enhetlighet vilket gör vägrummet oharmoniskt.

Sträcka 7 bryter igenom och delar en parkmiljö. Parken utgör en länk mellan centrum och bruksmiljön. Stadshuset är ett tydligt landmärke. Kyrkan och kyrkogården döljs bakom vegetation. Gatorna från rutnätsstaden kopplar inte till genomfartens sträcka.

Analyskarta - genomfarten väg 50



Dagens gestaltning av genomfarten är svag. Inget eller inget av vägens utformning annonserar eller kopplar till omgivningen. En vägarkitektonisk helhet ex rumsbildande träd-rader, enhetlig utrustning och markmaterial saknas. Viktiga noder saknar tydlig identitet och platsbildning. Hela sträckan präglas av ett oharmoniskt uttryck där de olika sträckorna har skiftande gestaltning avseende antal filer, radier och vägrummets storlek samt en ständigt skiftande mittremsa i fråga om markmaterial och linjeföring.

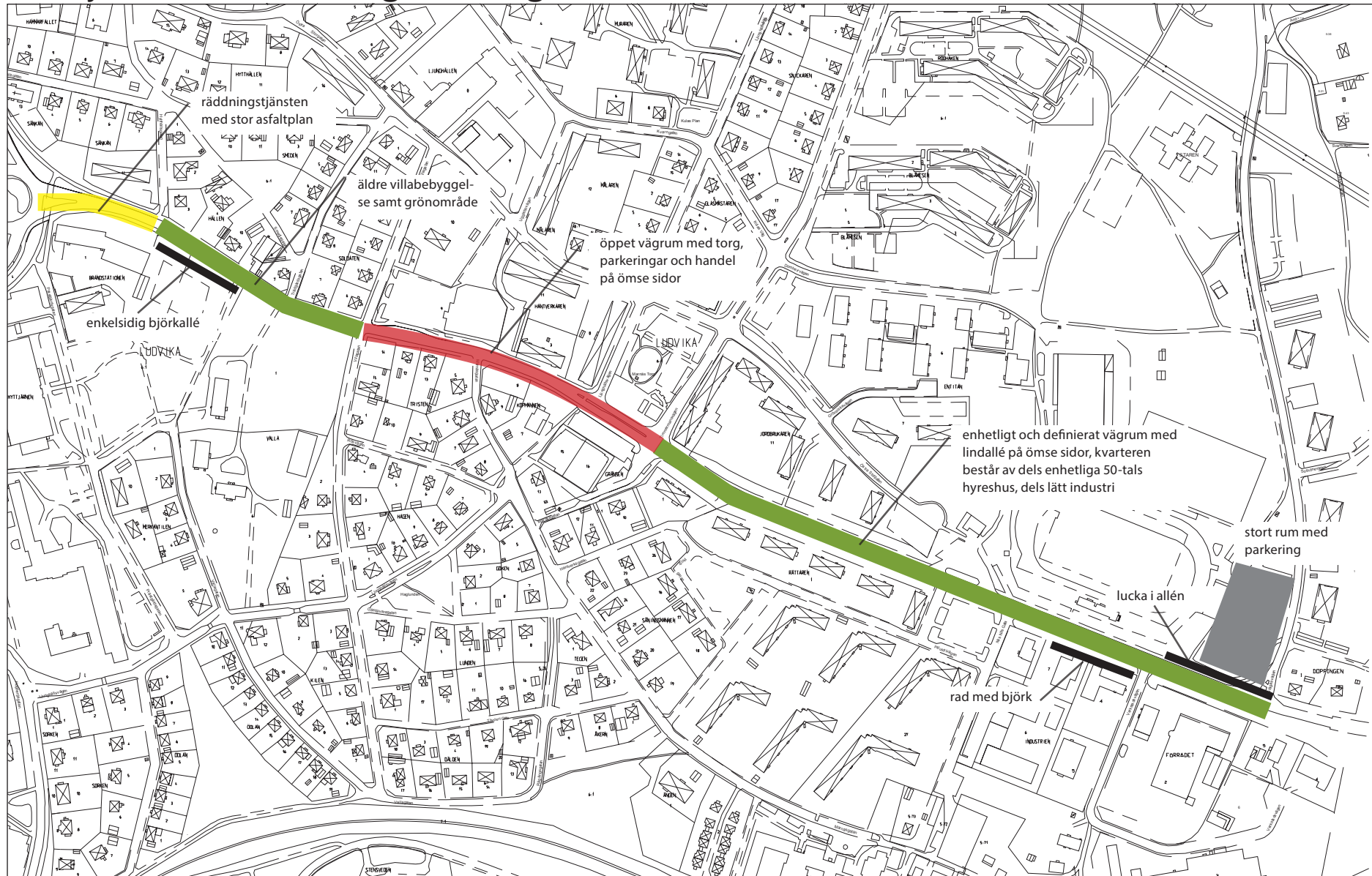
Gamla Bangatan - väg 66

Vägsträckan kan delas upp i fyra olika karaktärer som skapas av den omgivande miljön. Första delen, sett österifrån, utgörs av en förhållandevis enhetlig lindallé som ramar in och definierar vägrummet. Den omgivande miljön består av lätt industri, en idrottsplats och tidstypiska hyreshus från 50-talet. Värdet av allén i dess sammanhang kan inte underskattas. I nästa del öppnar vägrummet upp sig och flankeras av ett litet torg, parkeringar och affärer. Känslan av ett stadsdelscentrum är tydlig. Karaktären som tar vid för nästa del är äldre villabebyggelse och lummig grönska och

där småskaligheten blir ännu mer framträdande. Avslutningsvis sker en förskjutning i skala igen, dock åt andra hållet med brandstationens stora volym och funktionsanpassade asfaltsytor som ger karaktär åt sträckan.

Till skillnad från genomfarten för väg 50 upplevs Bangatan homogen och präglas av en småskalighet. Vägmått, hastighet, omgivande bebyggelse och inte minst allén upplevs enhetligt och i samklang med varandra.

Analyskarta - Gamla Bangatan - väg 66



Gestaltningförslag

Gestaltungsprinciper

Med analysen som utgångspunkt har genomfarten delats upp i fyra sträckor. Syftet är att varje del med sin specifika karaktär därmed ska bättre korrelera med sin omgivande miljö. Till varje sträcka appliceras en materialmatris som anger vilken typ av material och utrustning som kan användas. En konsekvent gestaltning bidrar till en harmonisering av vägrummet.

Följande generella principer används vid gestaltningen:

Stadsbild. De befintliga karaktärsområdena bidrar till stadsbildens tydlighet och identifikation med Ludvika som livsmiljö. Ett varsamt bevarande av bebyggelse med intakt ursprungskaraktär samt konsekvent anpassad vegetation och gatumiljö är en förutsättning för att bibehålla, tydliggöra och samtidigt utveckla karaktärsområdena.

Stråk och noder. För stråken gäller det att hitta helhetsgrepp för utformning och funktion samt lösa konfliktpunkter mellan olika stråk. För noderna bör tydligare platskaraktär utvecklas.

Landmärken, siktstråk och utblickar. Siktlinjer utmed viktiga stråk och från de olika noderna

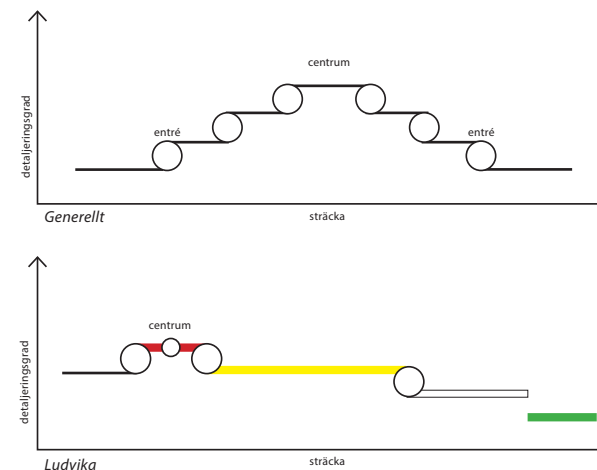
och utblickspunkterna mot landmärkena är viktiga att värna för att utveckla den visuella strukturen.

Detaljnivå. Schematiskt sett ökar detaljnivån ju närmre centrum man kommer, se grafer. I Ludvikas fall är bearbetningsgraden hög i början av sträckan norrifrån, för att efterhand sjunka ju längre söderut man rör sig. Cirkulärna representerar befintlig och planerade cirkulationsplatser som blir ett slags punkter där nivån på kommande sträckas gestaltning sänks respektive höjs. Cirkulationsplatserna är och blir även de platser som markerar entrén till tätorten.

Vegetation

Träd utgör en viktig byggsten för att skapa ett tydligt vägrum. De bidrar till en stadsmässighet som är eftersträfvansvärt i centrum och skapar ett klassiskt entrémotiv vid infarterna. Val av kvalitet i fråga om storlek är viktigt för att snabbt erhålla önskad effekt. Avståndet mellan vägkant och träd är av stor betydelse för upplevelsen av vägrummet.

Låg vegetation i mittrefuger samt sidområden stadgar upp vägrummet. Växtvalet baseras på saltresistens, torktålighet och en förmåga att



effektivt täcka ytor för att förhindra ogräsetablering. Se matris för växtval.

Vägutrustning

Generella riktlinjer för utrustning är att den ska vara nedtonad, enhetlig samt hållas ned i antal. Dominant vägutrustning placerad på sträckor med utblickar undviks. Sidoräcken undviks i möjligaste mån för att hålla nere den sociala (boende) och visuella (trafikanter och boende) barriäreffekten räckan ger.

Skyltar får inte skymma viktiga utblickar och ska noga övervägas i samtliga karaktärer. Skyl-

tar samlokaliseras för minskad rörighet. Detta kan göras genom att en utrustningsplan upprättas. Skyltar placeras med fördel med stöd i befintliga dungar/vegetation. Placering på krön, vid utblickar och i innerkurvor undviks.

Stödmurar

Stödmurar utförs av gabioner alternativt platsgjuten betong. Överkant ska följa bakre motfyllnings linje, dvs inga horisontella överkanter som tandas.

Bullerskärmar

Nya skärmar, vars syfte är att skydda för buller och/eller insyn, ska vara enhetliga i material och utförande för hela genomfarten.

Skärningar, slänter och bankar

Jordslänten ska följa skärningskanter med varierande höjd och användning av räcke undviks. Eventuellt överblivna massor används för att släta ut skarpa veck i terrängen inom vägområdet. Om erosionsskyddet består av kross ska det täckas med avbaningsmassor eller likvärdiga jordmassor. Ett alternativ till erosionsskydd är kokosmattor. De kan upplevas störande initialt men upplevelsen av främmande material försvinner på sikt.

Avbaningsmassor återförs på ytor för snabb återetablering av den för platsen naturliga flor. Om massorna inte räcker till ska en jordmån som liknar den befintliga användas.

Dagvatten och diken

Trumändar ska utformas snedskuren alternativt med trumöga med samma lutning som slänt för bästa landskapsanpassning och för bättre trafiksäkerhet.

Belysning

Höjd på ljuskälla och typ av armatur är viktigt för att förmedla den typ av miljö som man vill skapa. De signalerar för trafikanter om skalan och därmed hastigheten. En diversifierad belysning längs med en sträcka visar också vad som är infart respektive centrum.

Val av armaturer ska utgå från en hög ambitionsnivå avseende utformning och präglas av ett släktskap för hela genomfarten. Belysningen ska vara avskärmad för att inte blända och sprida onödigt ljus till omgivningen. Ljuskällan ska ha god färgåtergivning för ökad estetik och trygghet då man lättare känner igen de som man möter.

Gångpassager

Längs med sträckan finns ett antal övergångar för oskyddade trafikanter. Huvuddelen placeras i anslutning till de nya cirkulationsplatserna vilket ger en naturlig fartdämpning. Gångpassagerna ges god belysning. Refugerna utformas med granitkantsten och fylls med smågatsten med fogmaterial som har redovisad god beständighet mot ogräs.

GC-portar görs med generösa mått och förses med god belysning för att upplevas trygga att röra sig i.

Gång- och cykelvägar

En intensivt trafikerad väg kan upplevas som barriär när man som gångare eller cyklist rör sig parallellt med fordonstrafiken. Därför är det viktigt att man som oskyddad trafikant behöver känna sig trygg. Risken är annars att lederna inte nyttjas. Medel för detta kan vara en tillräckligt bred skiljeremsa, tydlig vägkant och vegetation i form av träd och buskar i remsan. Träd bidrar också att dra ner skalan vilket ökar tryggheten.

Busshållplatser

Busshållplatser utformas enhetligt längs med hela sträckan.

Genomfarten väg 50

Sträcka 1

Första delen, som består av landsväg genom skogsmark, behandlas lika befintlig situation idag (se Skärningar, slänter och bankar).

Sträcka 2

Går från infarten Gonäs till korsningen Gonäsvägen - Rv 50. Flankerande bebyggelse och utblickar signalerar närmandet av tätorten Ludvika. Delar av vägrummet kommer att utgöras av tågräls, ny väg samt gammal avsmalnad lokalgata vilket ger en storskalig karaktär. Det är av betydelse att bryta ner skalan då en storskalighet inte är ett relevant uttryck för en tätortsentré. Medlet för att lösa problematiken är trädalléer som definierar vägrummet, bryter upp skalan, skapar visuell ledning och annonserar Ludvika.

Sträcka 3 - viadukten, ABB och villor

Går från korsningen Gonäsvägen - Rv 50 till norra foten av viadukten norrut. Även här utgör cirkulationsplatser början och slut för sträckan. Den dominerande miljön är ABB's stora område som flankerar vägens västra sida.

Skalan är helt annan än centrums vilket ska spegla vägens karaktär. Resterande sträcka utgörs av villabebyggelse i öster och tät vegetation i väster som skapar ett smalt vägrum. Efterstävansvärt är att behandla hela sträckan lika, förslagsvis med ett allémotiv för att dels skapa ett enhetligt vägrum, dels för att minska det visuella intrycket från omkringliggande industri och parkeringar.

Tillkommande bullerskärmar utformas för att ge ett lugnt och enhetligt uttryck i fråga om materialval och utbredning i vy och plan. Befintlig björkallé kompletteras i både norr och söder för att dels skapa ett enhetligt vägrum, dels för att minska det visuella intrycket av tillkommande bullerskärm.

Sträcka 4 - centrum

Cirkulationsplatserna vid Kajvägen respektive Vasagatan markerar start och slut på kvartersstaden. Utformningen av sträckans vägrum ska därmed speglas av tätortens centrum. Vägrummet görs väldefinierat och smalt för att anspela på skalan på stadens kvarter och planteras med alléer för att dels skapa ett enhetligt vägrum, dels för att minska det visuella intrycket från omkringliggande byggnaders baksidor och parkeringar. Där så är möjligt planteras även träd i

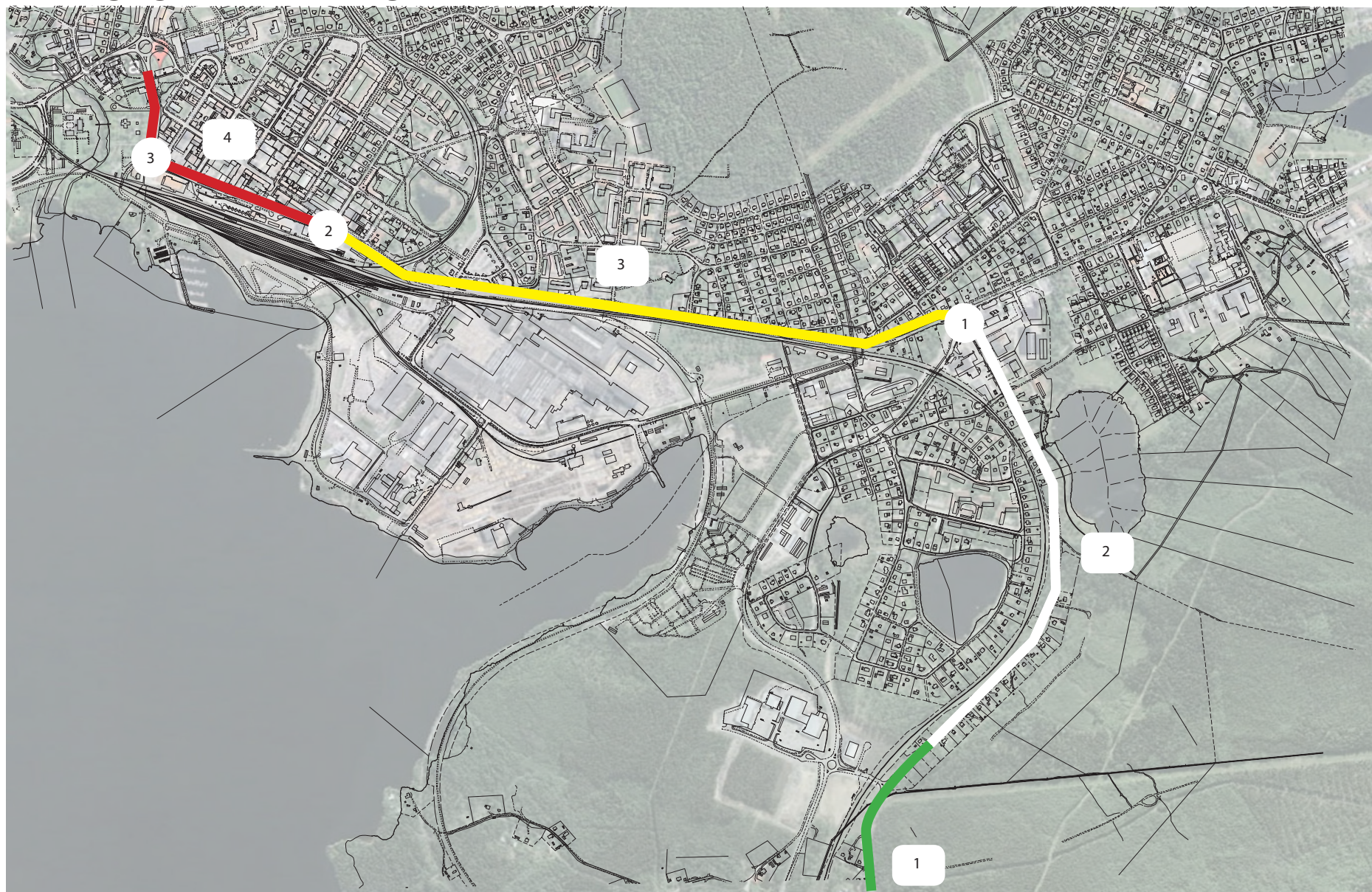
mittremsan. Detaljnivån ska vara högre än för de andra delarna och sträckan ges en enhetlig utrustning i form av belysning, räcken, skyltning med skala och omsorg om detaljer som knyter an till en stadsmässighet. Cirkulationsplatserna och rondellytorna ges ett lågmälat uttryck och ska hålla ihop och anknyta till genomfartens övriga cirkulationsplatser. Parken som genomkorsas vid stadshuset kräver särskild aktsamhet. Strävan bör vara att minska barriäreffekten som vägen utgör. Ett sätt att bättre integrera vägen med parken är att använda träd då vägen blir ett element som talar parkens språk. Två befintliga passager vid stadshuset utgör viktiga stråk som binder samman centrum med bruksmiljön.

Cirkulationsplatser

Utformningen hanteras likartat för att skapa helhet. Få materialval och visuell öppenhet ska prägla platserna. Identitet och karaktär skapas av den befintliga omkringliggande miljön.

Cpl 1 - Den idag stora korsningen behöver rumsligt snävas till då ytorna omkring är öppna och byggnaderna låga. Plantering av nya träd definierar platsen. Rondellytan görs grön med

Förslag - genomfarten väg 50



enkla och få uttrycksmedel. Dess uttryck ska hålla ihop och anknyta till genomfartens övriga cirkulationsplatser.

Cpl 2 - Platsen markerar gränsen för kvarters-taden och utgör därmed entrén till den. En tydlig platsbildning och rumslighet är därav viktig. Genom att tillföra platsen karaktär och rumsbildande vegetation kan ovan nämnda mål uppnås.

Cpl 3 - Rumsligt är platsen ganska definierad och kyrkogårdsförvaltningens byggnad tillsammans med en stor ek ger platsen identitet. Trädet bör sparas och kan verka som inspiration avseende växtval i och kring den nya cirkulationsplatsen.

Gamla Bangatan - väg 66

Hela sträckan präglas av en småskalighet vilket ska beaktas vid utformningen. Mått, beläggningsmaterial, utrustning och vegetation ska tala samma språk som den omkringliggande miljön. Det kan handla om att välja ljusarmaturer och markplattor som knyter an till 50-tals-husens arkitektur eller lindar av samma art som står i allén.

Befintlig trädallé bör kompletteras med nya lindar där luckor finns för att bibehålla ett tydligt symetriskt vägrum. Med samma argumentation bör den tomma sträckan vid idrottsplatsens parkering planteras med träd. Björkraden i den östra delen består av äldre individer. I nuläget gör de sitt jobb som rumsskapare men då de efterhand utgår på grund av ålder bör de ersättas med lindar.

Materialmatris

Sträcka	4	3	2	1	Bangatan
Ytor					
Gång	Btg-plattor	Beläggning	Beläggning	-	Btg-plattor
Cykel	Beläggning	Beläggning	Beläggning	Beläggning	Beläggning
Mittremsa	SMG/perenner/buskar	SMG	-	-	SMG
Sidoremsa	SMG/perenner/buskar	Gräs	-	-	Gräs
Refug	SMG/perenner/buskar	SMG	-	-	SMG
Slänter	-	Gräs	Extensivt skötta grönytor	Extensivt skötta grönytor	-
Objekt					
Träd	Högstam min 20-25	Högstam min 20-25	Högstam min 20-25	-	Högstam min 20-25
Plantering/busbage	Ja	Ja	Ja	-	
Staket	Lackerat smide	Lackerat smide	-	-	Lackerat smide
Vägräcke	Rörräcke	Rörräcke	Rörräcke	-	-
Belysning, stolpar	Ja	Ja	Ja	-	Ja
Belysning, pollare	Ja	-	-	-	-
Kantsten	Granit	Granit	Granit	-	Granit

Materialmatris

Platser	Cirkulationsplats 3	Cirkulationsplats 2	Cirkulationsplats 1
Ytor			
Rondellyta	Gräs	Gräs	Gräs
Sidoområde	Gräs/smg	Gräs/smg	Gräs/smg
Objekt			
Träd	Högstam min 20-25	Högstam min 20-25	Högstam min 20-25
Kantsten	Granit	Granit	Granit
Belysning, stolpar	Ja	Ja	Ja



Trafikverket, 781 79 Borlänge
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se