

PM TRAFIK OCH VÄGUTFORMNING

Väg 919, Vadstena-Motala

Gång- och cykelväg

Vadstena och Motala kommun, Östergötlands län

Vägplan, 2017-10-06 *granskningshandling*



Innehåll

Beslutsunderlag för val av övergripande utformningsstandard enligt E3.15 kap 1.3	6
Rimlig målsättning	7
Livslängd/servicenivå	7
Referenshastighet	7
Vägtyp	7
Separeringsform	7
Korsningstyper	7
Behov av större sidoanläggningar	7
Behov av större miljöåtgärder	7
Beslutsunderlag för val av principutformning enligt E3.15 kap 1.4	8
1.4.1 Gång-, cykel-, samt kollektivtrafik	8
Analys av:	8
1.4.1 a) Nättillhörighet	8
1.4.1 b) Dimensionerande hastighet för cykeltrafik.	8
1.4.1 c) Separeringsform (längs/tvårs)	8
1.4.1 d) Omfattning och principutformning av separering	8
1.4.1 e) Omfattning och principutformning av kollektivtrafikåtgärder ..	8
1.4.1 f) Behov och utformning av tillgänglighetsanpassning	8
1.4.1 g) Behov av vägutrustning och belysning	8
1.4.1 h) Behov av skyddsåtgärder.	8
Utvärdering av förslag avseende:	9
1.4.1 i) Funktion	9
1.4.1 j) Trafikantperspektiv	9
1.4.1 k) Omgivningspåverkan jämte behov av åtgärder	9
1.4.1 l) Genomförande (trafik under byggtid)	9
1.4.1 m) Underhållsaspekter	9
1.4.1 n) Måluppfyllelse av projektmål och bristanalys.	9
1.4.1 o) Sammanfattande jämförelse mellan alternativa lokaliseringar och/eller utformningar.	10
1.4.2 Korsningar och trafikplatser	10
1.4.2 a) Placering av trafikplatser, korsningar och anslutningar	10
1.4.2 b) Korsnings- och trafikplatstyper	10
1.4.2 c) Referenshastighet i korsningar	10
1.4.2 d) Principutformning av korsningar och trafikplatser	10

1.4.2 e) Behov av sidoanläggningar	10
1.4.2 f) Behov av vägutrustning och belysning	10
1.4.2 g) Behov av skyddsåtgärder	10
Utvärdering av förslag avseende:	10
1.4.2 h) Funktion	10
1.4.2 i) Effektivitet	11
1.4.2 j) Trafikantperspektiv.....	11
1.4.2 k) Omgivningspåverkan jämte behov av åtgärder.....	11
1.4.2 l) Genomförande (trafik under byggtid mm).....	12
1.4.2 m) Underhållsaspekter.....	12
1.4.2 n) Måluppfyllelse av projektmål och bristanalys.....	12
1.4.2 o) Sammanfattande jämförelse mellan alternativa lokaliseringar och/eller utformningar	12
1.4.3 Vägsträcka.....	12
Uppgifter nedan är grund för val gc-vägen.....	12
1.4.3 a) Referenshastighet.....	12
1.4.3 b) Typsektion, antal/typ av körfält, vägbanans indelning, sidoområdesutformning.	12
1.4.3 c) Sikt- och linjeföring.....	12
1.4.3 d) Omkörningsförutsättningar (avser mötesfria vägar och tvåfältsvägar)	12
1.4.3 e) Behov och ungefärlig utformning av sidovägar.....	12
1.4.3 f) Behov av sidoanläggningar.....	12
1.4.3 g) Behov av övrig vägutrustning och belysning.....	13
1.4.3 h) Faunaåtgärder (skydd respektive passager).....	13
1.4.3 i) Övriga skyddsåtgärder	13
1.4.3 j) Analysen kan avse en befintlig sträckning/korridor eller ny lokalisering, med eller utan alternativ.	13
Beslutsunderlag för val av detaljutformningsstandard enligt E3.15 kap 1.5.....	14
Analys av:	14
1.5 - 1. Typsektion	14
a. Typsektion, antal/typ av körfält, vägbanans indelning, sidoområdesutformning.	14
b. Standardnivå för skyddsutrustning.....	14
c. Vägvisningsprinciper och mål.....	14
d. Vägvisningsstandard.....	14
e. Vägmarkeringsstandard.....	14
f. Räffling.....	14

g. ITS (behov/typ/standard/principutformning)	14
h. ATK (behov).....	14
i. Belysning (behov/standard)	14
j. Stängsel/skydd mm (principer)	14
k. Övrig vägutrustning.....	14
1.5 - 2. Linjeföring.....	15
a. Utformning och standardnivå	15
1.5 - 3. Korsningar	15
a. Antal och typ av körfält	15
b. Utrymmesstandard	15
c. Regleringsform.....	15
d. ITS (behov/typ/standard)	15
e. Belysning (behov standard)	15
1.5 - 4. Anslutningar	15
a. Anslutningstyp	15
b. Utrymmesstandard	15
c. Reglering	15
1.5 - 5. GC åtgärder	15
a. Utformning, standardnivå/tillgänglighetsanpassning, placering, utrustning.....	15
1.5 - 6. Sidoanläggningar.....	16
a. Busshållplatser	16
b. Rastplatser	16
c. Parkeringsplatser	16
d. Kontrollplatser.....	16
e. Övrig (driftvändplatser, servicefickor mm)	16
1.5 - 7. Sido-/parallellvägar.....	16
1.5 - 8. Faunaåtgärder	16
a. Passager	16
b. Skydd.....	16
1.5 - 9. Övriga miljöåtgärder	16
1.5 - 10. Genomförande	16
a. Plan för hantering av trafiksäker arbetsmiljö och för trafik under bygg tiden.....	16
1.5 - 11. Underhåll	17
a. Plan för skötsel och drift.	17
1.5 - 12. Möjlighet till räddning.....	17

a. Plan för omledning, åtkomst mm vid räddning.	17
Utvärdering av förslag avseende:	17
1.5 - 13. Funktion	17
a. Vägens funktion	17
b. Trafik och trafikanter	17
c. Trafiksäkerhet	17
d. Tillgänglighet	17
e. Framkomlighet.....	17
f. Kapacitet	17
g. Tillförlitlighet	17
1.5 - 14. Effektivitet	17
a. Kapacitetsnyttjande.....	17
b. Energieffektivitet	17
c. Samhällsekonomi.....	17
1.5 - 15. Trafikantperspektiv	17
1.5 - 16. Omgivningspåverkan.....	17
1.5 - 17. Genomförande.....	17
a. Påverkan under byggtid	17
i. Omgivning.....	17
ii. Trafik under byggtiden	18
1.5 - 18. Underhållsaspekter.....	18
1.5 - 19. Möjlighet till räddning.....	18
1.5 - 20. Sammanfattande jämförelse mellan alternativa utformningar	18
1.5 - 21. Måluppfyllelse av projektmål och bristanalys.	18
PM Trafik och vägutformning enligt E3.15 kap 2.1.2.....	19
Trafik	19
Kapacitet	19
Servicenivå	19
Trafiksäkerhet.....	19
Tillgänglighet	19
Trafikteknisk standard.....	19
Barriäreffekter	19
Faunaåtgärder	19
Fragmentering	19

Beslutsunderlag för val av övergripande utformningsstandard enligt E3.15 kap 1.3

Rimlig målsättning

Livslängd/servicenivå

- teknisk livslängd

Teknisk livslängd är den tid under vilket byggnadsverket/vägen eller del därav, uppfyller avsedd funktion med "normalt underhåll". Den trafiktekniska funktionen för nybyggnadsobjekt dimensioneras för det 20:e året efter trafiköppning.

Referenshastighet

Hastigheten på intilliggande väg 919 varierar längs sträckan mellan 60 och 80 km / tim.

Gc-vägen dimensioneras för referenshastigheten 30 km / h

Vägtyp

Vägtyp är gång och cykelväg med bredd 3 meter

Separeringsform

En sidoremsa med bredd 3,5 - 4 meter separerar väg 919 från gc-vägen på större delen av sträckan. Remsan behöver smalnas av där gc-vägen passerar områden med ädel- och barrskog samt på de sträckor där det finns mindre med plats såsom vid passager förbi tomtmark och där gc-vägen går bakom befintligt räcke.

Korsningstyper

Gång-och cykelvägen passerar några mindre vägar med korsningstyp A.

Det planeras inte någon ombyggnad av dessa korsningar.

Behov av större sidoanläggningar

Inga större sidoanläggningar ingår i projektet.

Behov av större miljöåtgärder

Inga större miljöåtgärder är planerade i projektet.

Beslutsunderlag för val av principutformning enligt E3.15 kap 1.4

1.4.1 Gång-, cykel-, samt kollektivtrafik

Analys av:

1.4.1 a) Nättillhörighet

Gc-vägens nättillhörighet är huvudnät.

1.4.1 b) Dimensionerande hastighet för cykeltrafik.

30 km / h är den dimensionerande hastighet på sträcka.

1.4.1 c) Separeringsform (längs/tvårs).

Gc-vägen är åtskild från väg 919 i längsled med en sidoremsa på 3,5 – 4 meters bredd.

Vid passager där det är mindre med plats så blir sidoremsan smalare än 3,5 – 4 meter.

På ett par få platser är aktuellt med räcke.

Gc-vägen är planerad att korsa väg 919 i plan vid Norrsten.

1.4.1 d) Omfattning och principutformning av separering.

En sidoremsa med bredd 3,5 – 4 meter separerar gc-vägen på sträckor med åker- och skogsmark. Vid passage av bäck vid Medhamra så är sidoremsan 2 meter och vägräcke placeras på gc-vägens sida mot bäcken. Där gc-vägen går förbi ädellövskog och intilliggande granskog så är sidoremsan 2 meter likaså där gc-vägen passerar tomtmark.

Där gc-vägen är åtskild från väg 919 med räcke så är sidoremsan 1 meter bred.

1.4.1 e) Omfattning och principutformning av kollektivtrafikåtgärder..

Vid Hesselby är det nya vägområdet anpassat för att ge plats för utbyggnad av de befintliga busshållplatserna.

1.4.1 f) Behov och utformning av tillgänglighetsanpassning

Den befintliga gångporten vid Norrsten har branta tillfartsramper.

En möjlighet att korsa väg 919 ges även med en ny korsning i plan som är placerad i närheten av den befintliga gångporten.

1.4.1 g) Behov av vägutrustning och belysning

Vägräcke behövs vid de sträckor där gc-vägen passerar vattendrag och vid branta slänter.

1.4.1 h) Behov av skyddsåtgärder.

Utvärdering av förslag avseende:

1.4.1 i) Funktion

a. Trafiksäkerhet.

Med gång- och cykelvägen kommer färre oskyddade trafikanter att vistas på väg 919.

b. Tillgänglighet

Gång- och cykelvägen kommer att främja tillgängligheten i och med att det blir lättare att röra sig längs med väg 919.

1.4.1 j) Trafikantperspektiv

a. Gestaltning

Gång- och cykelvägen utformas så att den passar in i omgivningen.

b. Komplexitet

På den större delen av gc-vägens sträcka är komplexiteten liten, där är det inte några korsningar eller trånga passager att ta hänsyn till.

Där gc-vägen korsar väg 919 är komplexiteten större, passerar man över stora vägen så har man fordonstrafiken att ta hänsyn och passerar man under så finns det de branta ramperna och tvära kurvor att ta hänsyn till.

c. Kontinuitet/bekvämlighet

Gång- och cykelvägen kommer att göra det bekvämare att röra sig längs med väg 919.

1.4.1 k) Omgivningspåverkan jämte behov av åtgärder

Vid byggande av gång- och cykelvägen kommer omgivningen att påverkas genom att mark behöver tas i anspråk. På några fastigheter som ligger nära väg 919 kommer gc-vägen hamna inne på tomtmark. På två av fastigheterna kolliderar gc-vägen med uthus som står nära befintlig väg. De uthusen kan komma att behöva flyttas eller tas bort. På de trånga passagerna kan sidoremsans bredd behöva minskas. Där gc-vägen hamnar inne på tomtmark kommer staket, buskar och häckar behöva flyttas.

1.4.1 l) Genomförande (trafik under byggtid)

Trafiken på väg 919 kommer att påverkas under byggtiden. Körfält kommer att behöva smalnas av på de sträckor där arbete pågår invid väg 919.

Där gc-vägen korsar väg 919 behöver ett körfält i taget stängas av vid anläggning av refug.

1.4.1 m) Underhållsaspekter

Behov av underhåll kommer att öka i och med snöröjning och andra arbetsuppgifter för gång- och cykelvägen.

1.4.1 n) Måluppfyllelse av projektmål och bristanalys.

1.4.1 o) Sammanfattande jämförelse mellan alternativa lokaliseringar och/eller utformningar.

Åtgärder är ej aktuellt i det här projektet.

1.4.2 Korsningar och trafikplatser

1.4.2 a) Placering av trafikplatser, korsningar och anslutningar

Gång- och cykelvägen kommer att korsa väg 919 på en plats.

På sträckan längs väg 919 kommer gc-vägen att korsa mindre väganslutningar samt in/utfarter till fastigheter.

1.4.2 b) Korsnings- och trafikplatstyper

Vid korsning med väg 919 blir det en korsning i plan med en kantstensrefug placerad i vägmitt. En anslutning av gc-vägen byggs till den befintliga gångporten i Norrsten.

1.4.2 c) Referenshastighet i korsningar

30 km / h är den dimensionerande hastigheten på sträcka.

Vid korsningar behöver cyklisterna anpassa hastigheten

1.4.2 d) Principutformning av korsningar och trafikplatser

Gc-vägen korsar mindre väganslutningar på sträckan. Vid korsning med väg till Sjöhamra placeras gc-vägen 6 meter från befintlig väggkant.

1.4.2 e) Behov av sidoanläggningar

Åtgärder är ej aktuellt i det här projektet.

1.4.2 f) Behov av vägutrustning och belysning

Vägräcke behövs vid de sträckor där gc-vägen passerar vattendrag och vid branta slänter.

1.4.2 g) Behov av skyddsåtgärder

Vägräcke behövs vid de sträckor där gc-vägen passerar vattendrag och vid branta slänter.

Utvärdering av förslag avseende:

1.4.2 h) Funktion

a. Trafiksäkerhet

Det blir färre oskyddade trafikanter på väg 919

En anlagd passage med refuger ger en bättre trafiksäkerhet vid passage av väg 919.

b. Tillgänglighet

Den befintliga gångporten vid Norrsten tillsammans med en ny korsning i plan ger olika trafikantgrupper möjlighet att passera väg 919.

En korsning i planläge ökar tillgängligheten för de personer som har svårt att klara den branta lutningen i ramperna.

c. Framkomlighet

Framkomligheten ökar för både bilister och cyklister då cyklister har en egen bana att vara på.

d. Tillförlitlighet

Ej aktuellt i det här projektet.

e. Kapacitet

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.2 i) Effektivitet

Ej aktuellt i det här projektet.

a. Kapacitetsnyttjande

Ej aktuellt i det här projektet.

b. Samhällsekonomi

En samlad effektbedömning kommer att göras i projektet.

1.4.2 j) Trafikantperspektiv

a. Gestaltning

Refugen som anläggs på väg 919 görs synbar för trafikanterna.

b. Komplexitet

Där gc-vägen korsar väg 919 är komplexiteten större, passerar man över stora vägen så har man fordonstrafiken att ta hänsyn och passerar man under så finns det de branta ramperna och tvära kurvor att ta hänsyn till.

c. Kontinuitet/bekvämlighet

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.2 k) Omgivningspåverkan jämte behov av åtgärder

a. Barriäreffekter

Anläggandet av passagen gör att det blir lättare att passera mellan de olika sidorna av väg 919.

b. Intrång

Ett visst markintrång blir det vid byggande av den nya korsningen i plan.

c. Störningar

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.2 l) Genomförande (trafik under byggtid mm)

Där gc-vägen korsar väg 919 behöver ett körfält i taget stängas av vid anläggning av refug.

1.4.2 m) Underhållsaspekter

Behov av underhåll kommer att öka i och med snöröjning och andra arbetsuppgifter för gång- och cykelvägen. Refug med skyltar och målning behöver skötas om.

1.4.2 n) Måluppfyllelse av projektmål och bristanalys

1.4.2 o) Sammanfattande jämförelse mellan alternativa lokaliseringar och/eller utformningar

1.4.3 Vägsträcka

Uppgifter nedan är grund för val gc-vägen.

1.4.3 a) Referenshastighet

På väg 919 är den dimensionerande hastighet 60-80 km / h

1.4.3 b) Typsektion, antal/typ av körfält, vägbanans indelning, sidoområdesutformning.

Den befintliga sektionen på väg 919 kommer inte att beröras.

Gång-och cykelbanans standard typsektion är utformad med bredd gc-fält 3 m, stödremsa 0,25 m, släntlutning innerslänt/bank 1:3, ytterslänt 1:2

1.4.3 c) Sikt- och linjeföring

Sikt och linjeföring på väg 919 kommer inte att beröras.

G-c vägen utformas så att stoppsikt och linjeföring uppfylls för dimensionerande hastighet.

1.4.3 d) Omkörningsförutsättningar (avser mötesfria vägar och tvåfältsvägar)

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.3 e) Behov och ungefärlig utformning av sidovägar

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.3 f) Behov av sidoanläggningar

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.3 g) Behov av övrig vägutrustning och belysning

Vägräcke behövs vid de sträckor där gc-vägen passerar vattendrag och vid branta slänter.

1.4.3 h) Faunaåtgärder (skydd respektive passager)

Sidoremsan smalnas av vid behov där g-c vägen passerar känsligt markområde

1.4.3 i) Övriga skyddsåtgärder

Ej aktuellt i det här projektet.

1.4.3 j) Analysen kan avse en befintlig sträckning/korridor eller ny lokalisering, med eller utan alternativ.

Ej aktuellt i det här projektet.

Beslutsunderlag för val av detaljutformningsstandard enligt E3.15 kap 1.5

Analys av:

1.5 - 1. Typsektion

a. Typsektion, antal/typ av körfält, vägbanans indelning, sidoområdesutformning.

Gång-och cykelbanans standard typsektion är utformad med bredd gc-fält 3 m, stödremsa 0,25m, släntlutning innerslänt/bank 1:3, ytterslänt 1:2

b. Standardnivå för skyddsutrustning

Vägräcke dimensionerat för vägtrafik.

c. Vägvisningsprinciper och mål

Cykelvägvisning

d. Vägvisningsstandard

Cykelvägvisning

e. Vägmarkeringsstandard

Ej aktuellt i det här projektet.

f. Räffling

Ej aktuellt i det här projektet.

g. ITS (behov/typ/standard/principutformning)

Ej aktuellt i det här projektet.

h. ATK (behov)

Ej aktuellt i det här projektet.

i. Belysning (behov/standard)

Ej aktuellt i det här projektet.

j. Stängsel/skydd mm (principer)

Ej aktuellt i det här projektet.

k. Övrig vägutrustning

Ej aktuellt i det här projektet.

1.5 - 2. Linjeföring

a. Utformning och standardnivå

Gc-vägens nättillhörighet är huvudnät och 30 km / h är den dimensionerande hastighet på sträcka.

1.5 - 3. Korsningar

a. Antal och typ av körfält

En korsning med väg 919 med ett fält för gång- och cykeltrafik.

b. Utrymmesstandard

Plats för mötande gc-trafik

c. Regleringsform

Ej aktuellt i det här projektet.

d. ITS (behov/typ/standard)

Ej aktuellt i det här projektet.

e. Belysning (behov standard)

Förstärk belysning vid korsning.

1.5 - 4. Anslutningar

a. Anslutningstyp

Ny gc-väg ansluter till befintlig gång-och cykelväg i båda ändar.

b. Utrymmesstandard

Plats för mötande gc-trafik

c. Reglering

Ej aktuellt i det här projektet.

1.5 - 5. GC åtgärder

a. Utformning, standardnivå/tillgänglighetsanpassning, placering, utrustning

Gc-vägens nättillhörighet är huvudnät och 30 km / h är den dimensionerande hastighet på sträcka.

Gång- och cykelvägen kommer att främja tillgängligheten i och med att det blir lättare att röra sig längs med väg919.

En sidoremsa med bredd 3,5 – 4 meter separerar gc-vägen på sträckor med åker- och skogsmark. Vid passage av bäck vid Medhamra så är sidoremsan 2 meter och vägräcke placeras på gc-vägens sida mot bäcken. Där gc-vägen går förbi ädellövskog och intilliggande granskog så är sidoremsan 2 meter likaså där gc-vägen passerar tomtmark.

Där gc-vägen är åtskild från väg 919 med räcke så är sidoremsan 1 meter bred.

1.5 - 6. Sidoanläggningar

a. Busshållplatser

Vid Hesselby är det nya vägområdet anpassat för att ge plats för utbyggnad av de befintliga busshållplatserna.

b. Rastplatser

Ej aktuellt i det här projektet.

c. Parkeringsplatser

Ej aktuellt i det här projektet.

d. Kontrollplatser

Ej aktuellt i det här projektet.

e. Övrig (driftvändplatser, servicefickor mm)

Ej aktuellt i det här projektet.

1.5 - 7. Sido-/parallellvägar

Ej aktuellt i det här projektet.

1.5 - 8. Faunaåtgärder

Gc.vägen passerar en sträcka med ädellövskog och på den sträckan ska åtgärder vidtas så att skogen ej påverkas.

a. Passager

En anslutning av gc-vägen byggs till den befintliga gångporten i Norrsten.

b. Skydd

1.5 - 9. Övriga miljöåtgärder

1.5 - 10. Genomförande

a. Plan för hantering av trafiksäker arbetsmiljö och för trafik under byggtiden.

1.5 - 11. Underhåll

- a. Plan för skötsel och drift.**

1.5 - 12. Möjlighet till räddning

- a. Plan för omledning, åtkomst mm vid räddning.**

Utvärdering av förslag avseende:

1.5 - 13. Funktion

- a. Vägens funktion**

- b. Trafik och trafikanter**

- c. Trafiksäkerhet**

- d. Tillgänglighet**

- e. Framkomlighet**

- f. Kapacitet**

- g. Tillförlitlighet**

1.5 - 14. Effektivitet

- a. Kapacitetsnyttjande**

- b. Energieffektivitet**

- c. Samhällsekonomi**

1.5 - 15. Trafikantperspektiv

1.5 - 16. Omgivningspåverkan

1.5 - 17. Genomförande

- a. Påverkan under byggtid**

- i. Omgivning**

ii. Trafik under byggtiden

1.5 - 18. Underhållsaspekter

1.5 - 19. Möjlighet till räddning

1.5 - 20. Sammanfattande jämförelse mellan alternativa utformningar

1.5 - 21. Måluppfyllelse av projektmål och bristanalys.

PM Trafik och vägutformning enligt E3.15 kap 2.1.2

Trafik

Väg 919 mellan Vadstena och Motala trafikeras av ca 4400 fordon per årsmedeldygn med ca 10% tung trafik. Siffrorna är från 2013. Den befintliga vägen trafikeras av blandtrafik med bilister och oskyddade trafikanter som reser mellan Vadstena och Motala, boende längst vägen och turister.

Kapacitet

Kapaciteten på väg 919 kommer att öka när gång- och cykelvägen byggs i och med att cyklisterna och gående kommer att i de flesta fall använda den.

Servicenivå

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten ökar då det blir färre oskyddade trafikanter på väg 919.

En anlagd passage med refuger ger en bättre trafiksäkerhet vid passage av väg 919.

Anslutning byggs från den nya gång- och cykelvägen till den befintliga gångporten för att underlätta möjligheten att passera väg 919 i planskilt läge.

Tillgänglighet

Gång- och cykelvägen kommer att främja tillgängligheten i och med att det blir lättare att röra sig längs med väg 919.

Trafikteknisk standard

Gc-vägens nättillhörighet är huvudnät och 30 km / h är den dimensionerande hastighet på sträcka. Gång- och cykelvägens standard typsektion är utformad med bredd gc-fält 3 m, stödremsa 0,25 m, vid räcke så är stödremsan 0,5m, släntlutning innerslänt/bank 1:3, vid räcke så är innerslänt 1:2m, ytterslänt 1:2.

Barriäreffekter

Gång- och cykelvägen kommer att minska barriäreffekten då den kommer att ge ökad möjlighet att röra sig längs väg 919.

Gc-vägen planeras korsas väg 919 vid ett läge, vid Norrsten där en passage med refug anläggs och en anslutning till den befintliga gångporten byggs.

Faunaåtgärder

Hänvisning till plan- och miljöbeskrivning.

Fragmentering

Hänvisning till plan- och miljöbeskrivning.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se