



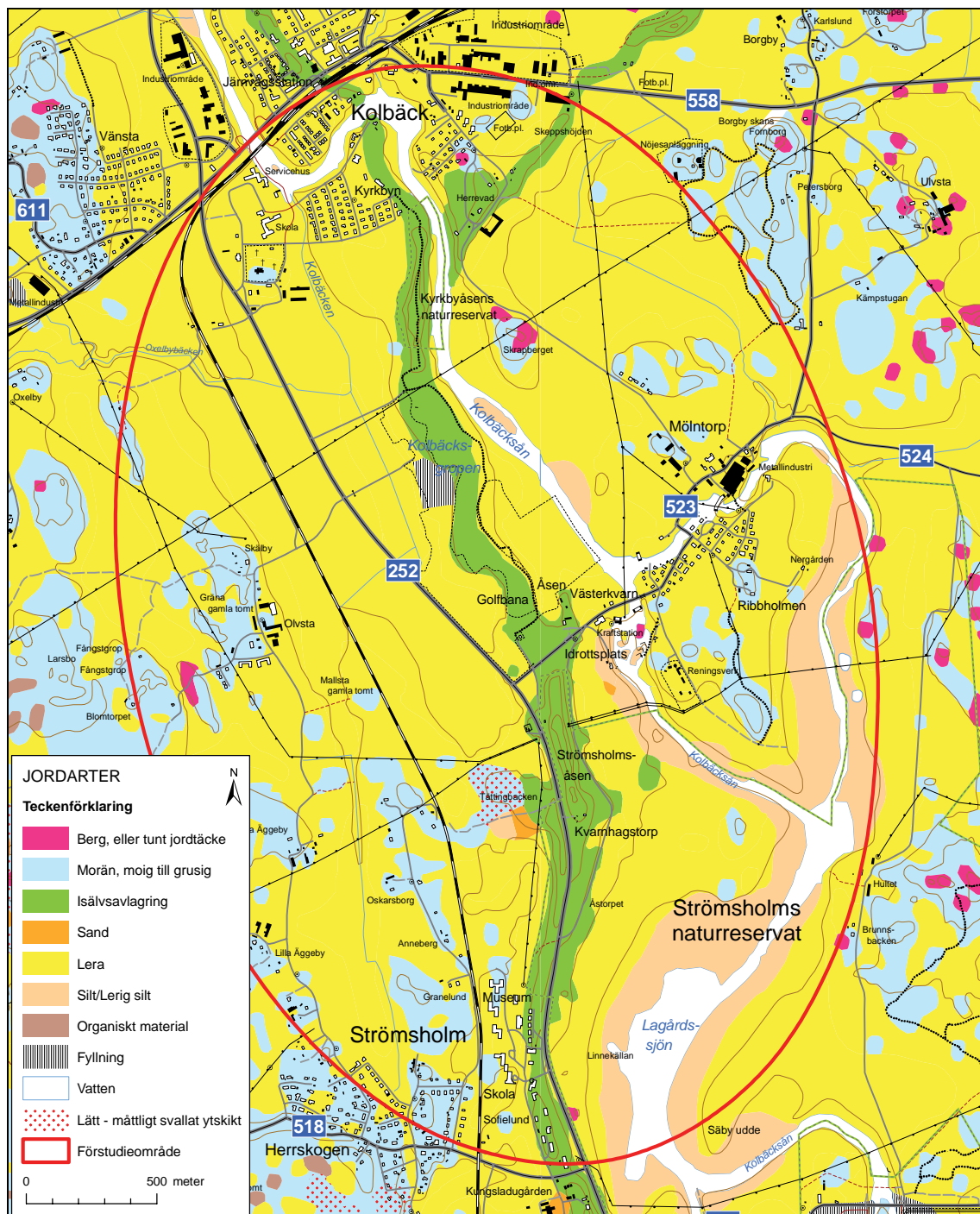
## 2.4.7 Miljöbelastning

Markföroreningar kan förekomma till följd av tidigare och pågående verksamhet vid Västerkvarn (betning av säd), Kvarnhagstorp (avfallsdeponi) och Ribbholmen (reningsverk).

Projektet berör inte dessa områden och innebär inga förändringar vad gäller buller eller utsläpp till omgivningen.

## 2.5 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Med undantag för isälvsavlagringarna i Strömsholmsåsen är lera den dominerande jordarten i området varför grundläggningsförhållandena bedöms vara medelgod till goda. Ett våtmarksområde finns längs diket mellan golfbanans norra del och väg 252.



## 3. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde

### 3.1 TILLGÄNGLIGHET

Transportsystemet ska tillgodose de behov av transporter ett väl utvecklat samhälle har. Detta innebär att det ska vara möjligt att nå önskad destination utan alltför stor uppoffring.

Tillgängligheten för alla trafikslag bedöms vara hög inom förstudieområdet genom väg 252. Tillgängligheten för gående och cyklister samt för grupperna barn, äldre och funktionshindrade via sommarcykelleden är sämre. Avståndet mellan väg 518 söder om Sofielund och järnvägsstationen i Kolbäck via den befintliga sommarcykelleden är ca 6,1 km. Motsvarande sträcka för en gång- och cykelväg längs väg 252 med anslutning i Kolbäck via Kolbäck- en är ca 5,1 km. Sommarcykelleden är ca 20 % längre än alternativet längs med väg 252 vilket innebär att den har låg tillgänglighet. En gång- och cykelväg längs med väg 252 skulle ge en hög tillgänglighet för oskyddade trafikanter och positivt bidra till det transportpolitiska målet för tillgänglighet.

### 3.2 TRANSPORTKVALITET

Med hög transportkvalitet avses bland annat framkomlighet, vägytans standard och vinterväghållning.

Transportkvalitén bedöms vara hög för alla trafikslag längs med väg 252. Sommarcykelleden innebär lägre transportkvalitet då det finns flera branta backar längs sträckan, ytan är grusad och då den inte underhålls vintertid. En asfalterad gång- och cykelväg längs väg 252 skulle öka transportkvalitén

för gående och cyklister i området och positivt bidra till det transportpolitiska målet gällande transportkvalitet.

### 3.3 REGIONAL UTVECKLING

Detta objekt gäller främst tillgänglighets och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister vilket medför begränsade åtgärder som inte påverkar den regionala utvecklingen.

### 3.4 TRAFIKSÄKERHET

I dagsläget är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter eftersom det saknas en separerad gång- och cykelväg på den sträcka som är attraktiv och tillgänglig året om. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna skulle förbättras med en gång- och cykelväg längs väg 252. Åtgärden verkar för det transportpolitiska målet för trafiksäkerhet.

### 3.5 MILJÖ

Vägens påverkan på natur- och kulturvärdena är idag begränsad. En ny gång- och cykelväg enligt några förslag i denna förstudie innebär att mark tas i anspråk och att vägen tillsammans med gång- och cykelvägen får ett mer dominant intryck i landskapsbilden. Förbättrade förhållanden för gång- och cykeltrafiken kan innebära färre bilresor längs sträckan vilket minskar utsläppen till miljön.

### 3.6 JÄMSTÄLLDHET

Vägtransportsystemet ska svara både mot kvinnors och mäns transportbehov. Olika studier visar att kvinnor färdas mer kollektivt, till fots och på cykel än män. Nuvarande transportsystem håller god standard för biltrafiken men är sämre för gående och cyklister. En förbättrad situation för gc-trafiken i förstudieområdet bidrar till målet om ett mer jämställt vägtransportsystem. Detta förstärks av att majoriteten av eleverna i ridskolan och ridutbildningen är unga kvinnor som ofta saknar tillgång till bil.

## 4. Projekt mål

Målet för projektet är att utreda förutsättningarna för en säker och tillgänglig lösning för gång- och cykeltrafiken mellan Strömsholm och Kolbäck. En sådan lösning stödjer främst de transportpolitiska delmålen: säker trafik, god miljö samt ett tillgängligt och jämställt transportsystem.

## 5. Tänkbara åtgärder

Tänkbara åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister mellan Strömsholm och Kolbäck presenteras här nedan. Åtgärderna utgår från fyrstegsprincipen och Vägar och gators utformning (VGU).

Sträckan indelas i tre delar. Åtgärderna i de olika delarna kan kombineras med varandra.

Del 1 Strömsholm (väg 518) – N Sofielund

Del 2 N Sofielund - Väg 523

Del 3 Väg 523 - Kolbäck

## 5.1 ANALYS AV TÄNKBARA ÅTGÄRDER

### 5.1.1 Steg 1 – Minskat transportbehov och val av alternativa transportsätt

Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Fler bussturer under främst kvällar och helger mellan Strömsholm och Kolbäck kan minska behovet av att åka bil, cykla eller gå längs sträckan. I övrigt bedöms det inte vara realistiskt att förändra transportbehovet för detta objekt.

### 5.1.2 Steg 2 - Effektivare användning av befintligt vägnät

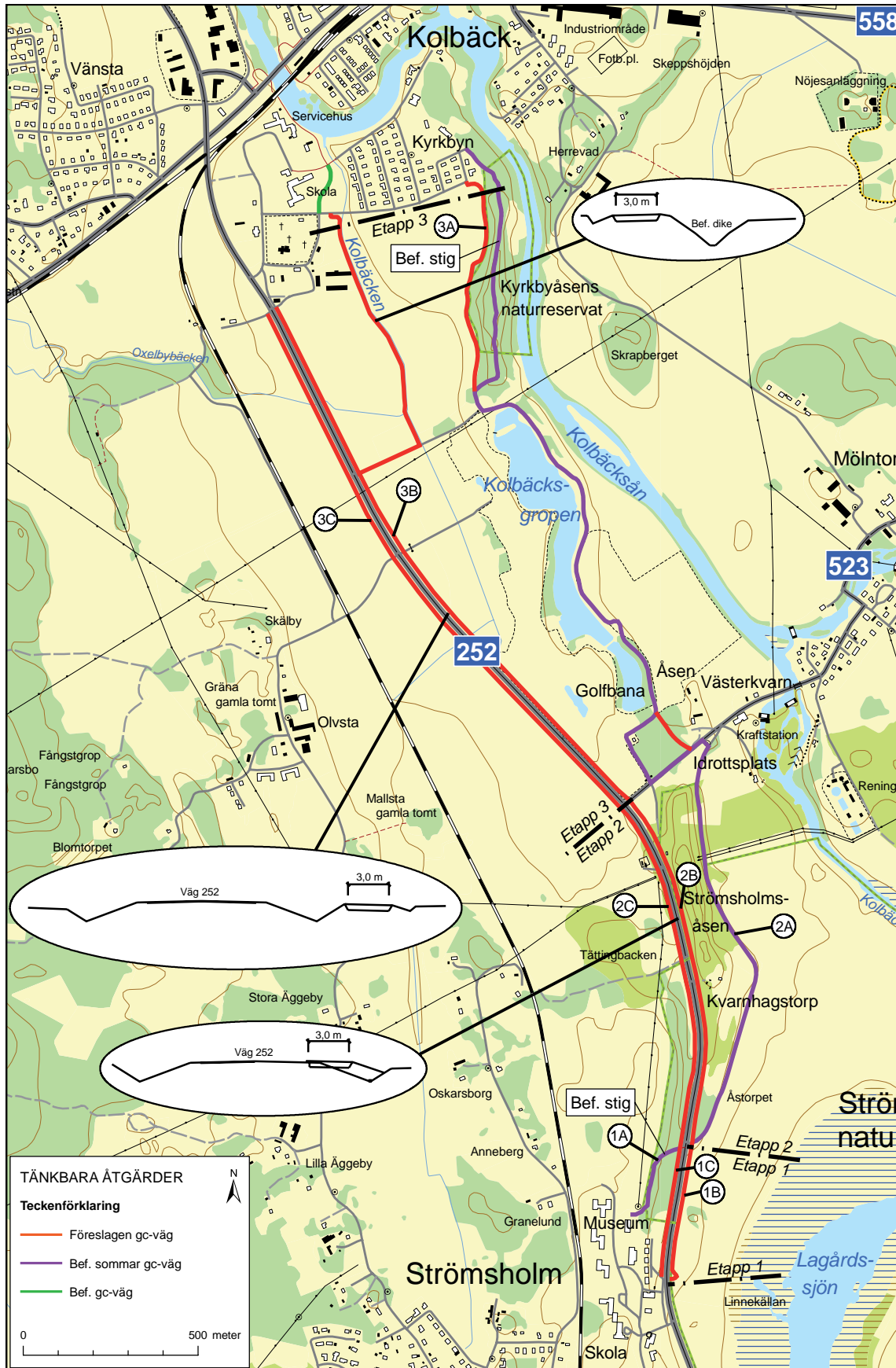
I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

#### *Sänkt hastighet*

En åtgärd för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter är att sänka hastigheten på väg 252 till 70 km/tim. För att få effekt behöver åtgärden kombineras med hastighetsdämpande åtgärder eller trafiksäkerhetskameror då vägtypen inbjuder till högre hastighet.

#### *Skyltning av sommarcykelled och överfart*

Tydligare skyltning av den befintliga sommarcykelleden kan medföra att fler gc-trafikanter väljer det alternativet (1 – 3A). En genare väg över parkeringen till idrottsplatsen vid Västerkvarn kan iordningställas för att korta vägen något (2A). Asfaltering av den grusade



vägen mellan norra Sofielund och väg 523 skulle öka transportkvaliteten men det bedöms inte vara förenligt med de natur- och kulturvärden som finns i området (2A).

För att öka trafiksäkerheten kan skyltar som uppmärksammar biltrafiken på korsande gång- och cykeltrafik sättas upp där cykelleden korsar väg 252 strax norr om Sofielund (1A/2A).

### 5.1.3 Steg 3 – Begränsade utbyggnadsåtgärder

I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder.

#### *Upprustning och justering av sommarcykelleden*

En försiktig upprustning av sommarcykelleden (1A och 3A) så att den håller en jämn standard vad gäller bredd och den grusade överytan ökar alternativets transportkvalité. Utökas bredden till ca 2 m blir cykelleden möjlig att snöröja med en liten och lätt maskin. Asfaltering av cykelleden skulle höja



Alternativ 2A - hänvisning till lokal grusväg öster om väg 252.

vägens standard men bedöms inte vara förenligt med naturvärdena i Strömsholms och Kyrkbyåsens naturreservat.

1A ansluter till väg 252 via en nerförbacke. Om gång- och cykeltrafiken ska vidare norrut på den östra sidan av väg 252 kan en hastighetsdämpande åtgärd anläggas på gång- och cykelvägen för att cyklister från Strömsholmska stanna upp inför korsningen med väg 252. Detta ökar trafiksäkerheten men minskar framkomligheten för cyklisterna. Vägtrafiken kan uppmärksammas på korsande gång- och cykeltrafik genom skyltning.

3A blir mer attraktiv om sträckningen ändras så att gång- och cykelvägen går mellan golfbanans klubbhus och Åsen strax norr om väg 523 samt i åkerkant nedanför Kyrkbyåsen mellan Kolbäcksgropen (fiskesjö) och Kyrkbyn. Detta skulle korta sträckan med ca 370 m och gående och cyklister slipper några ordentligt branta backar vilket är positivt för tillgängligheten, trafiksäkerheten och transportkvaliteten.



Alternativ 3A - Sommar GC-väg över golfbaneområdet.

### *Breddning av väg 252 för gång- och cykelväg*

För del 2 kan en 3 m bred gång- och cykelväg anläggas i direkt anslutning till väg 252 efter nödvändig breddning på den västra (2C) eller den östra (2B) sidan. Gång- och cykelvägen separeras från körbanan med kantsten, gcm-stöd, räcke eller en målning. Gcm-stöd är en stenrad som skiljer körfält för bilar från fält avsett för gående/cykel/mo-

ped. Alternativet innebär en trafiksäker lösning med god tillgänglighet och hög transportkvalitet.

På grund av de höga natur- och kulturvärdena i området bör breddningen begränsas till vägens befintliga sidoområde inklusive diket. Det innebär att avvattning av vägen behöver lösas på den sida där gång- och cykelväg anläggs.



Väg 252 norrut vid Kvarnhagstorp

#### 5.1.4 Steg 4 - nyinvesteringar

I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

##### *Ny gång- och cykelväg parallellt med väg 252*

För del 1 är en ny 3 m bred gång- och cykelväg längs den östra sidan av väg 252 med överfart i höjd med Linnévägen i Sofielund en möjlighet (1B) liksom motsvarande på den västra sidan av väg 252 med anslutning till Linnévägen (1C). Gång- och cykelvägen kan anläggas skild från väg 252 eller i direkt anslutning till vägen efter nödvändig breddning.

För del 3 är en ny 3 m bred gång- och cykelväg på den östra (3B) eller den västra (3C) sidan av väg 252 från golfbanan till Kolbäckskyrka en möjlig lösning. En alternativ sträckning för den norra delen är att gång- och cykelvägen i stället går längs med grusvägen till Kolbäcksgropen och vidare norrut till Kyrkbyn längs med Kolbäcksen. Del 3C innebär att två överfarter behöver skyltas längs väg 252 där gång- och cykeltrafiken ska korsa vägen i den norra delen och vid överfart till väg 523 mot Mölntorp.

Båda alternativen ger god trafiksäkerhet, tillgänglighet och transportkvalitet.



Kolbäcksen söderut från Kyrkbygatan i Kolbäck, möjlig plats för alternativ 3B och 3C



## 5.2 EFFEKTER OCH KONSEKVENSER

Förbättrade möjligheter till cykling och promenad i en trafiksäker miljö och ökade möjligheter att resa kollektivt kan innebära att fler trafikanter väljer att gå, cykla eller resa kollektivt i stället för att åka bil längs sträckan. Det skulle innebära minskade utsläpp till miljön.

### 5.2.1 Steg 1 – Minskat transportbehov och val av alternativa transportsätt

#### *Utökad kollektivtrafik*

Ökade möjligheter att resa kollektivt kan innebära att fler trafikanter väljer att resa kollektivt i stället för att gå, cykla eller åka bil längs sträckan. Det skulle innebära ett minskat behov av en gång- och cykelväg samt minskade utsläpp till miljön.

### 5.2.2 Steg 2 - Effektivare användning av befintligt vägnät

#### *Sänkt hastighet*

Sänkt hastighet på väg 252 innebär försämrade transportkvalitet för biltrafiken men höjd trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Alternativet har hög tillgänglighet och innebär minskade utsläpp till miljön.

#### *Skyltning av sommarcykelleden och överfart*

Hänvisning av gående och cyklister till sommarcykelleden (1A – 3A) genom tydligare skyltning innebär ingen större förändring jämfört med idag. Alternativet har lägre transportkvalitet jämfört med en asfalterad väg. Då mängden biltrafik är liten på grusvägen är trafiksäkerheten hög. Alternativet 2 A har sämre tillgänglighet

än alternativerna 2 B och 2C då den är mellan 30 - 40 % längre väg, beroende på sträckning av 3 A, än motsvarande alternativ längs med väg 252. Alternativet påverkar inte miljön eller områdets kulturvärden.

### 5.2.3 Steg 3 – Begränsade utbyggnadsåtgärder

#### *Upprustning och justering av sommarcykelleden*

1A, 2A och 3A har i oförändrat skick låg tillgänglighet och transportkvalitet. Ändras sträckningen genom ny gång- och cykelväg mellan golfbanans klubbhus och Åsen samt nedanför Kyrkbyåsen ökar transportkvaliteten och tillgängligheten för 3A. Tillgängligheten för sommarcykelleden är dock lägre än ett alternativ längs väg 252 då cykelleden är längre. Avståndet mellan järnvägsstationen och väg 518 vid Sofielund via sommarcykelleden är ca 6,1 km. Motsvarande sträcka via en gång- och cykelväg längs med väg 252 är ca 5,1 km.



Backe från fiskesjön mot golfbaneområdet

Om partier med löst grus och branta backar åtgärdas bedöms trafiksäkerheten bli god längs sträckan och om gång- och cykelvägen underhålls vintertid ökar tillgängligheten. Eventuell snöröjning behöver ske med en liten och lätt maskin. En hastighetsdämpande åtgärd i slutet av 1A och skyltning längs väg 252 vid överfarten mellan 1A och 2A ökar trafiksäkerheten för korsande gång- och cykeltrafik.

Ändras gång- och cykelvägens sträckning tas ny mark i anspråk i miljöer med eller i anslutning till höga natur- och kulturvärden. Ändrad sträckning vid Åsen måste ske på ett sätt som inte negativt påverkar de hotade insekterna som lever i ås-skärningen som finns i området. Nuvarande cykelled smälter väl in i miljön.

#### *Breddning av väg 252 för gång- och cykelväg*

2B och 2C (ny gång- och cykelväg öster respektive väster om 252) innebär hög transportkvalitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Anläggs gång- och cykelvägen inom det befintliga väg-

området undviks intrång i omgivande mark vilket är angeläget då området är skyddat för sina höga natur- och kulturvärden och då det finns fornlämningar nära vägen.

#### **5.2.4 Steg 4 - nyinvesteringar**

##### *Ny gång- och cykelväg parallellt med väg 252*

1B och 1C (ny gång- och cykelväg öster respektive väster om 252) innebär hög transportkvalitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. 1B innebär att gående och cyklister behöver korsa väg 252 för anslutning till Sofielund. Båda alternativen tar mark i anspråk inom ett område med höga natur- och kulturvärden och behöver utföras med hänsyn till omgivningen. Alternativet 1C är ett mer känsligt läge då hagmark med höga naturvärden, Strömsholmsåsen och flera fornlämningar finns nära vägen. Om gång- och cykelvägen anläggs nära nivån för omgivande mark smälter den bättre in i landskapsbilden än om den anläggs med en högre vägbank i direkt anslutning till väg 252.



Väg 252 söderut strax norr om Sofielund, plats för alternativ 1C.

3B och 3C (ny gång- och cykelväg öster respektive väster om väg 252) innebär hög transportkvalitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Del 3C innebär att gående och cyklister från Mölntorp och golfbanan till Kolbäck behöver

korsa väg 252 två gånger. Alternativen tar åkermark i anspråk. Om gång- och cykelvägen anläggs nära nivån för omgivande mark smälter den bättre in i landskapsbilden än om den anläggs med en högre vägbank.

Fyrstegs-princip	Åtgärd	Transportpolitiska mål				
		Trafiksäkerhet*	Tillgänglighet*	Transportkvalitet	God miljö	Jämställdhet
1	Utökad kollektivtrafik	+	+	0	+	+
2	Sänkt hastighet på väg 252	+	0	0	-	+
	Tydligare skyltning av sommarcykelleden	+	+	0	0	0
3	Upprustning av sommarcykelleden	0	+	+	0	0
	Upprustning och justerad sträckning av sommarcykelleden	+	+	+	0	0
4	Ny gång- och cykelväg öster om väg 252	++	++	++	+	-
	Ny gång- och cykelväg väster om väg 252	++	++	++	+	-

\* Projekt mål

+++	Mycket stort positivt bidrag till måluppfyllelse
++	Stort positivt bidrag till måluppfyllelse
+	Positivt bidrag till måluppfyllelse
0	Inget eller marginellt bidrag till måluppfyllelse
-	Negativt bidrag till måluppfyllelse
--	Stort negativt bidrag till måluppfyllelse



CG-väg parallell med väg 252 norr om Kolbäck mot Sörstafors

### 5.3 KOSTNADER

Kostnaderna som redovisas nedan är en uppskattning av kostnaderna för projektering och byggande av gång- och cykelvägar baserad på erfaren-

heter från liknande projekt (februari 2009). Kostnader för eventuella arkeologiska undersökningar, marklösen eller eventuell belysning ingår inte i kostnadsuppskattningen.

Alternativ	Kostnadsuppskattning	Kommentar
1A	0,2 miljoner kr	Justering och upprustning av ca 300 m grusad cykelled. Hastighetsdämpande åtgärd på cykelled. Ca 400 m på lokalgator till Sofielundsvägen.
1B	0,7 miljoner kr	Ca 400 m ny asfalterad gång- och cykelväg. Ca 200 m på lokalgator till Sofielundsvägen.
1C	0,7 miljoner kr	Ca 400 m ny asfalterad gång- och cykelväg. Ca 200 m på lokalgator till Sofielundsvägen.
2A	Kostnader för skyltning	ca 1,5 km på lokal grusväg.
2B	1,8 miljoner kr	Ca 1 km ny asfalterad gång- och cykelväg.
2C	1,8 miljoner kr	Ca 1 km ny asfalterad gång- och cykelväg.
3A	0,45 miljoner kr* 0,45 miljoner kr**	*Justering och upprustning av ca 1,7 km grusad cykelled. **Ca 850 m ny grusad gång- och cykelväg nedanför Kyrkyåsen och väster om Åsen. Total längd ca 2,6 km.
3B	3,8 miljoner kr	Ca 2,1 km ny asfalterad gång- och cykelväg.
3C	3,8 miljoner kr	Ca 2,1 km ny asfalterad gång- och cykelväg.

## 6. Riskhantering

### 6.1 SKYDDS- OCH RISKOBJEKT

Alternativen 3B och 3C innebär att överfarer över ett dike och eventuellt även Kolbäcken behöver anläggas. Det är viktigt att dessa utformas så att de inte utgör vandringshinder för vattenlevande djur.

På Strömsholmsåsen mellan Sofielund och golfbanan finns flera fornlämningar. Markintrång i detta område bör undvikas så långt som möjligt och behöver sannolikt föregås av en arkeologisk särskild utredning. Detta gäller främst 2B och 2C men kan även vara aktuellt för 1C.

Markintrång och åtgärder inom Natura 2000-områden ska göras med hänsyn

till de värden som ligger till grund för skyddet och kan innebära att en prövning enligt bestämmelserna som reglerar Natura 2000-områden blir aktuell (1A, 1B, 1C, 2B, 2C, 3A). En upprustning av gång- och cykelvägen genom Kyrkbyåsen bör göras med försiktighet och inte innebära någon större breddning av den befintliga cykelleden (3A). Hänsyn måste tas till de sällsynta insekterna vid Åsen om gång- och cykelvägens sträckning ändras i det området (3A).

## 7. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

Alternativen som innebär ny gång- och cykelväg med en sträckning som i huvudsak sammanfaller med väg 252 (1B, 1C, 2B, 2C, 3B och 3C) uppfyller målsättningen om en trafiksäker lösning för oskyddade trafikanter med hög tillgänglighet och transportkvalitet. Dessa lösningar bedöms kunna öka gång- och cykeltrafiken mellan Strömsholm och Kolbäck.

Alternativen 1A, 2A och 3A bedöms vara trafiksäkra lösningar men med lägre tillgänglighet och transportkvalitet än de föregående alternativen och bedöms inte nämnvärt påverka antalet gående och cyklister på sträckan.

En gång- och cykelväg på den östra sidan av väg 252 på etapp 1 är att föredra framför en gång- och cykelväg på den västra sidan då det innebär att gående och cyklister till Mölntorp, Västerkvarn och golfbanan inte behöver korsas väg 252 två gånger.

## 8. Samråd

Samråd har hållits med Hallstahammars kommun och Polisen den 19 augusti 2008. Även Västmanlands Länsstrafik var inbjudna men avstod från att delta. Deltagarna vid mötet ansåg att en gång- och cykelväg på östra sidan av väg 252 mellan Kolbäck och golfbanan är att föredra då gående och cyklister som ska till Mölntorp och Västerkvarn inte behöver korsa vägen. Det påpekades att belysning samt röjning av buskage längs grusvägen är önskvärd för att öka känslan av trygghet när det är mörkt.

Samråd har även hållits med Länsstyrelsen den 20 augusti 2008. Länsstyrelsens handläggare bedömde att asfaltering av stigen och grusvägen som utgör sommarcykelleden inte är förenlig med de hänsyn som ska tas i respektive område. Belysning längs grusvägen bedömdes inte heller kunna godtas av samma skäl. Vidare påpekades att de höga naturvärdena och förekomsten av fornlämningar längs båda sidorna av väg 252 mellan Sofielund och golfbanan innebär att en ev utvidgning av vägområdet bör begränsas så mycket som möjligt och bör göras på den sida av vägen där den negativa inverkan blir minst. Det kan bli aktuellt med en prövning enligt bestämmelserna för Natura 2000-områden och en arkeologisk särskild utredning.

Ett informationsmöte har hållits för allmänheten den 8 september 2008.

## 9. Fortsatt arbete

### 9.1 NÄSTA STEG I PLANERINGS-PROCESSEN

Med förstudien som grund fattar Länsstyrelsen beslut om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Därefter tar Vägverket ställning till om projektet ska drivas vidare eller inte och i vilken omfattning.

### 9.2 FRÅGOR SOM KRÄVER SÄRSKILD UPPMÄRKSAMHET

Det kan vara aktuellt att utföra en särskild utredning enligt lagen om kulturminnen för att ta reda på om någon fast fornlämning berörs av de planerade åtgärderna längs väg 252 på delsträcka 2 där vägen går över Strömsholmsåsen.

Vid projekteringen är det viktigt att ta hänsyn till att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig fram efter ombyggnaden.

### 9.3 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Ingrepp i ett Natura 2000-område kräver tillstånd om det på ett betydande sätt kan påverka miljön i området (7 kap 28 § miljöbalken). Även ingrepp i en fornlämning kräver tillstånd enligt lagen om kulturminnen (2 kap 12 §).

Öppna diken omfattas av biotopskydd (7 kap miljöbalken). Områden inom 100 m från ett vattenområde omfattas av strandskyddsbestämmelserna (7 kap miljöbalken). Dessa frågor prövas av länsstyrelsen. För åtgärder i vatten behövs antingen tillstånd, anmälan eller ett övervägande om vattenverksamhet (11 kap miljöbalken). Anmälan om vattenverksamhet prövas av länsstyrelsen

och tillstånd prövas av miljödomstolen.

### 9.4 FÖRANKRINGSFORM

En gång- och cykelväg enligt de föreslagna sträckningarna bedöms vara allmän väg och ska prövas enligt väglagen.

Vägverket bedöms bli väghållare för gång- och cykelväg i anslutning till väg 252. För alternativ i anslutning till lokalgator samt den befintliga sommarcykelleden kan även kommunen vara aktuell som väghållare.

## 10. Källor

Bevarandeplan för Natura 2000-område Strömsholm SEO 250005

Bevarandeplan för Natura 2000-område Kyrkbyåsen SEO 250137

Detaljplanerna PL-167 och PL-184, Hallstahammars kommun

Fördjupad översiktsplan för Hallstahammars kommun, 1991-04-22

Fördjupningsdokument Jämställdhet, 2008-2017, Vägverket publikation 2007:60

GISData från Länsstyrelserna, webbtjänst

Modell för regional inventering och planering av cykelvägar, Vägverket Publikation 2007:13

Riksantikvarieämbetet, webbtjänsten Fornsök

Statistiska Centralbyrån

Statens Fastighetsverk

Vägar och gators utformning, VGU

www.vv.se (Nationell vägdatabas, trafikflöden mm)

**Vägverket**  
Region Mälardalen  
Box 1140, 631 80 Eskilstuna  
Besöksadress: Tullgatan 8  
[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket.esk@vv.se](mailto:vagverket.esk@vv.se)  
Telefon: 0771-119 119. Telefax: 016-15 70 05.



**Vägverket**