



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret



## **Lisebergs utvidgning söderut**

### **Trafikförslag till detaljplan**

---

Dnr: D000060  
2018-11-02

# Lisebergs utvidgning söderut

Trafikförslag till detaljplan

Dnr: D000060

## Medverkande:



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

**Beställare:**

Trafikkontoret Göteborgs Stad  
Box 2403  
403 16 GÖTEBORG  
Vxl 031-368 00 00

**Kontaktperson:**

Viktor Sköldstedt

# COWI

**Konsult:**

COWI AB  
Skärgårdsgatan 1  
402 41 Göteborg  
010-850 10 00

**Uppdragsansvarig:**

Pär Sköld/Andreas Fredriksson

**Handläggare:**

Åsa Landström, Dinas Bucas, Andreas  
Fredriksson, Georgi Stojanovski, Mattias  
Blomgren

# Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte .....	5
2	Förutsättningar .....	6
2.1	Projekt mål .....	6
2.2	Samhällspåverkande faktorer .....	6
2.2.1	Stadskaraktär .....	6
2.2.2	Trafiksystem.....	7
2.2.3	Trafikdata.....	7
2.2.4	Tillgänglighet och framkomlighet .....	7
2.2.5	Trafiksäkerhet .....	8
2.2.6	Trygghet.....	8
2.2.7	Miljö .....	8
2.3	Tekniska faktorer .....	8
2.3.1	Geoteknik.....	8
2.3.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	8
2.3.3	Markfrågor.....	8
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	10
4	Trafikförslag.....	11
5	Konsekvenser av trafikförslag.....	15
5.1	Samhällspåverkande faktorer .....	15
5.1.1	Stadskaraktär .....	15
5.1.2	Trafiksystem.....	15
5.1.3	Trafikdata.....	15
5.1.4	Tillgänglighet och framkomlighet .....	15
5.1.5	Trafiksäkerhet .....	15
5.1.6	Trygghet.....	16
5.1.7	Miljö .....	16
5.2	Tekniska faktorer .....	16
5.2.1	Geoteknik.....	16
5.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	16
5.2.3	Markfrågor.....	16

6	Måluppfyllelse.....	18
7	Bilagor .....	19



# 1 Bakgrund och syfte

Området kring Lisebergs södra entré planeras att bebyggas. Nuvarande parkeringsplatser kommer att tas i anspråk av ny verksamhet i form av hotell och vattenpark i Lisebergs regi. Syftet är även att skapa attraktiva offentliga miljöer utmed Mölndalsvägen och Mölndalsån.

Hotellet kommer placeras mellan nuvarande nöjespark och vattenparken som planeras i söder. Parkering och bussangöring flyttas till öster om Nellikenvägen. Parkering och hotell föreslås binds samman med en gångbro över Mölndalsån.

Detaljplanen omfattar ett planområde enligt Figur 1 nedan.



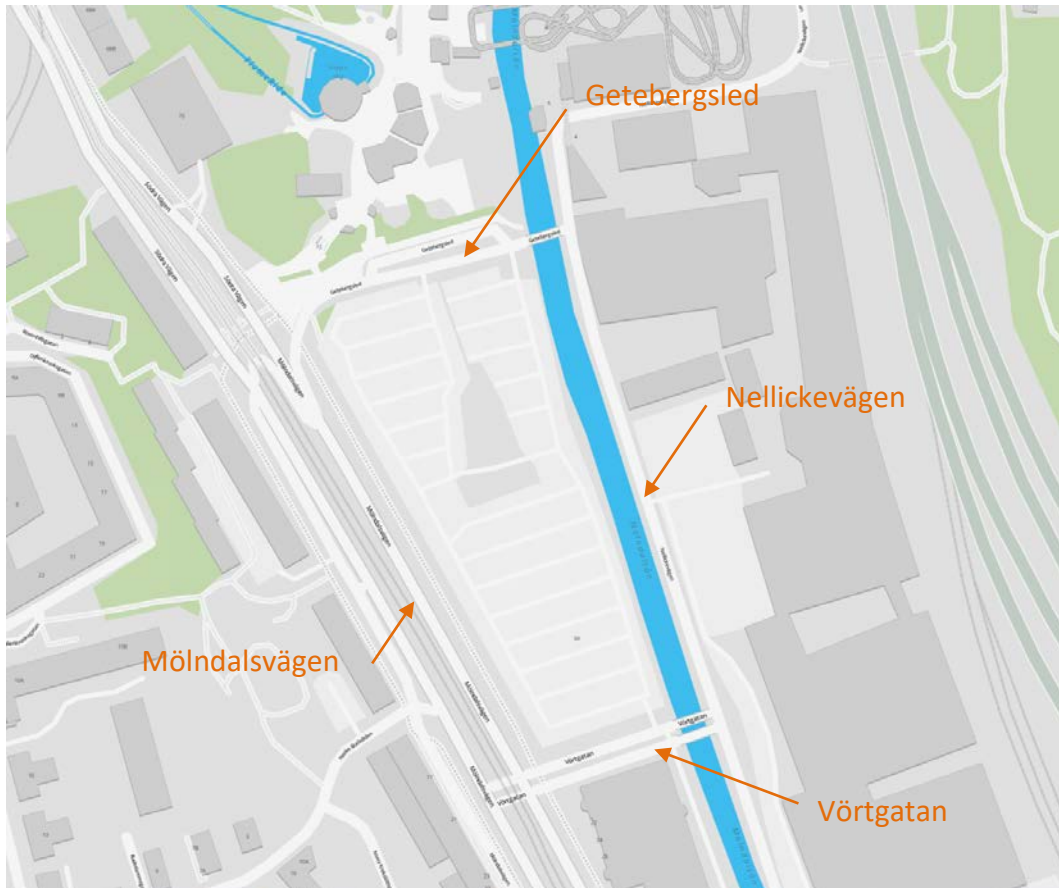
Figur 1 Planområdet.

Föreliggande trafikförslag syftar till att beskriva nuvarande förhållanden och hur den nya verksamheten påverkar trafiksystemet.

Under arbetet med trafikförslaget har även ett gestaltungs-förslag tagits fram.

## 2 Förutsättningar

I nedanstående kapitel redovisas projektets förutsättningar. Karta över området återfinns i Figur 2 nedan.



Figur 2. Karta över området. (maps.openstreetmap.se)

### 2.1 Projekt mål

Målet med projektet är att möjliggöra en utvidgning av Lisebergs nöjespark söderut med hotell och nöjespark i form av en vattenpark.

Målet är också att skapa attraktiva offentliga miljöer utmed Mölnaldsvägen. Dessa ska bland annat innefatta en cykelbana längs Mölnaldsvägen som ska vara en del av pendlingscykelstråket.

Projektet ska också arbeta för att uppnå trafikstrategins färdmedelsandelar för stadsdelen Centrum. Det innebär att andelen resor som sker med kollektivtrafik ska öka från 35 % (2016) till 49 % år 2035. Under samma period ska andelen resor som sker med bil minska från 28 % till 15 %.

### 2.2 Samhällspåverkande faktorer

#### 2.2.1 Stadskaraktär

Området består idag av bostadshus längs planområdets västra sida. Öster om dessa dominerar stadsrummet av Mölnaldsvägen med sina fyra körfält samt

lokalkörbana. Mellan Mölndalsvägen och Mölndalsån domineras området av en stor parkeringsplats med vissa inslag av grönska. Öster om Mölndalsån finns fler parkeringsplatser samt industri- och kontorsfastigheter. Området är med anledning av detta inte särskilt stadsmässigt.

### 2.2.2 Trafiksystem

Planområdet ligger utefter Mölndalsvägen med mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik. Mölndalsvägen trafikeras av cirka 9 700 fordon/dygn (2016) och den skyltade hastigheten är 50 km/h. Genom planområdet går lokalgatan Getebergsled som är en koppling mellan Mölndalsvägen och Nellickevägen intill Lisebergs södra entré. Getebergsled är enkelriktad österut från Mölndalsvägen. För Getebergsled finns inga aktuella trafiksiffror.

Parkeringsytan, som utgör största delen av planområdet, har in- och utfarter via Vörtgatan och Getebergsled. Närmast Lisebergs södra ingång finns handikapparkering, MC- och cykelparkering.

Bussangöring är placerad utmed Mölndalsvägen, mellan korsningen med Vörtgatan och infart Getebergsled. Bussfickan medger parkering i fyra timmar och rymmer uppskattningsvis cirka tio bussar.

Separerad gång- och cykelväg löper utmed Mölndalsvägen, mellan bussficka och parkeringsyta. En hårdgjord yta med trädallé avgränsar bussficka och cykelbana. Övriga gator har trottoar och cyklister i blandtrafik.

### 2.2.3 Trafikdata

Se trafikflöden (ÅMVD, dvs bilar/var dagsmedeldygn) och hastigheter (skyltad och 85-percentil) i Tabell 1 nedan. Data är hämtad från Göteborgs Stads hemsida.

Vägbula finns på två ställen på Nellickevägen, vid korsningen med Getebergsled samt mitt på raksträckan mellan Getebergsled och Vörtgatan.

Tabell 1 Trafikdata för berörda gator. Mätningarna är från 2016 om inte annat anges.

Gata	ÅMVD	Skyltad hastighet (km/h)	Uppmätt hastighet km/h (85-percentil)
Mölndalsvägen	9 700	50	60 (2012)
Getebergsled	-	50	-
Nellickevägen	2 200	50	44
Vörtgatan	1 900	50	30

Mölndalsvägen är en viktig cykellänk och ingår i pendlingscykelnätet (*Cykelprogram för en nära storstad, Trafikkontoret 2015*).

### 2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Framkomlighet och tillgänglighet för cyklister och gående är god på den separerade GC-banan utmed Mölndalsvägen. Dock finns brister i ledstråk på vissa delar av sträckan.

Korsningen med Vörtgatan är signalreglerad med nollad kantsten. Spårvagnstrafiken detekterar även cykelsignalen som får grönt ljus när det kommer en spårvagn längs Mölndalsvägen.

Industriområdet öster om Nellickevägen genererar en viss del tung trafik. Korsningen Vörtgatan/Nellickevägen är dimensionerad för typfordon Lps. Gångbanan utmed är smal, i vissa fall mycket smal.

### 2.2.5 Trafiksäkerhet

Ett utdrag har gjorts i STRADA olycksdatabas för planområdet. Utdraget gjordes för perioden 2011-06-30 t.o.m. 2016-06-30. Denna visar att det under denna period skett fyra olyckor inom området, singelolyckor med gående har räknats bort. Två av olyckorna har skett i korsningen mellan GC-banan och Geteborgsled och i båda fallen är de inblandade trafikanterna bil i kollision med cykel.

Olyckorna betecknas som lindrig respektive måttlig. De övriga två är lokaliserade till korsningen mellan Vörtgatan och Mölndalsvägen. Olyckorna rör dels en vänstersvängande bil som kolliderar med en moped och dels en högersvängande bil som kolliderar med en cyklist, i båda fallen bedöms olyckorna som lindriga.

Ovan nämnda korsningar är särskilt utsatta då ett stort flöde med oskyddade trafikanter korsar körbanan i dessa punkter. Sikten bedöms vara god i båda dessa punkter.

### 2.2.6 Trygghet

Gång- och cykelstråket utmed Mölndalsvägen är frekvent använt och väl upplyst. Kvälls- och nattetid är området mer öde men fortfarande öppet utan skymda hörn och liknande. Nellickevägen har mer karaktär av en bakgata eller industrigata där inte lika mycket folk rör sig och kan därför upplevas något otrygg. Staket längs med den smala gångbanan och Mölndalsån som skärmar av på andra sidan körbanan förstärker detta. Hela gatan är belyst. Fastigheter nära den smala gångbanan skapar skymda hörn som kan upplevas otrygga främst kvällstid.

Ingen av gatorna inom det tänkta planområdet inbjuder idag till vistelse.

### 2.2.7 Miljö

Miljöaspekter har inte studerats inom ramen för denna utredning.

## 2.3 Tekniska faktorer

### 2.3.1 Geoteknik

Geotekniska förhållanden har inte studerats inom ramen för denna utredning.

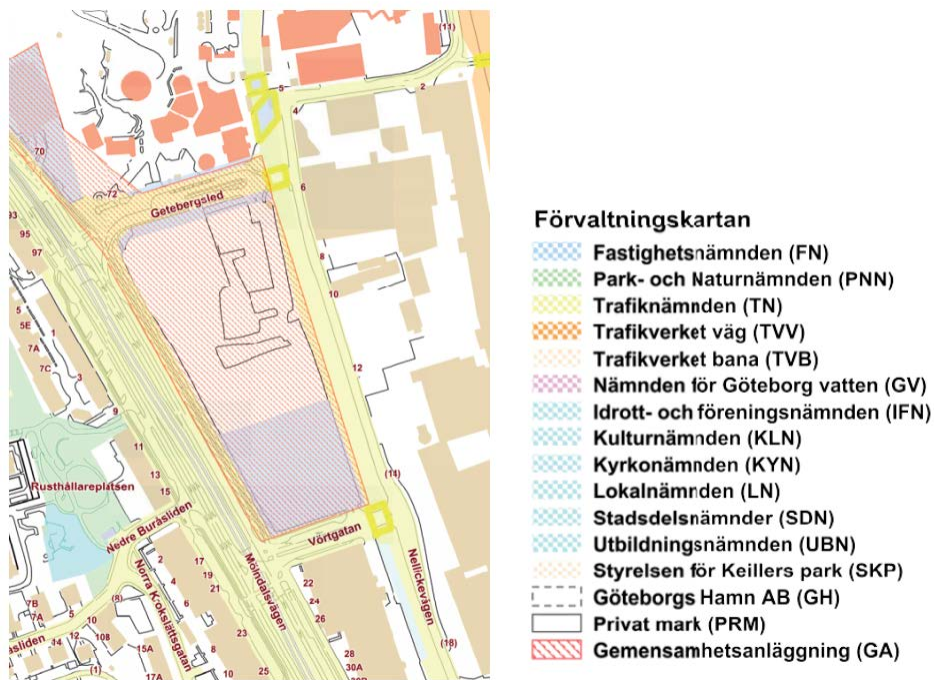
### 2.3.2 Kablar och ledningar samt belysning

Befintliga ledningar framgår av ritning 4001-4002, Bilaga 4.

### 2.3.3 Markfrågor

Samtliga gator förvaltas av Trafiknämnden, Göteborgs Stad. Parkeringsytan och parkeringshuset utmed Mölndalsvägen ingår i en gemensamhetsanläggning mellan Göteborgs Stad och Liseberg. Se Figur 3 nedan.





Figur 3. Utdrag ut förvaltningskartan i MapInfo.

### 3 Beskrivning och analys av alternativ

Under utredningens gång har ett flertal olika alternativ på utformning tagits fram. Anledningen till detta är främst för att förutsättningarna vad avser hotell och vattenpark har förändrats.

Även ett antal olika sektioner har diskuterats längs med Mölndalsvägen, men då de andra alternativen inte har uppfyllt ställda krav på framkomlighet för gående och/eller cyklister har dessa förkastats.

Även det faktum att en flytt av de befintliga träden längs Mölndalsvägen, eller ersättning med nya träd, har ansetts mycket svårt har lett till att en del sektionsalternativ har förkastats. Anledningen till att det anses svårt eller omöjligt att flytta befintliga träd, eller plantera nya, är det omfattande ledningspaket som sträcker sig längs med Mölndalsvägen.

Nollalternativ är i denna utredning tillika befintlig utformning.

## 4 Trafikförslag

Nuvarande parkeringsyta mellan Mölndalsvägen och Nellickevägen bebyggs med hotell och vattenpark i Lisebergs regi. Hotellet kommer att placeras mellan nuvarande nöjespark och ny vattenpark i söder.

I norr börjar den nya 3,6 meter breda cykelbanan söder om infarten till parkeringshuset, Figur 4. Passagen över infarten regleras som cykelöverfart med hastighetssäkring och väjningsplikt för biltrafiken.

Gångbanan ansluter på samma plats till den befintliga gångbanan norr om anslutningsvägen. Gångbanan kommer på sträckan att vara minst 3 meter bred, men kommer framför entré till nöjespark, hotell och vattenpark att vara en del av platsbildningen. Vidare söderut längs med vattenparkens fasad blir gångytan bredare då den breddas upp till 5,5 meter när den befintliga cykelbanan flyttas.



Figur 4 Norra delen av trafikförslaget.

Öster om gångbanan och norr om entrétorget skapas möjlighet att placera parkeringar för rörelsehindrade personer genom att delar av berget schaktas bort.

Det befintliga övergångsstället över Mölndalsvägen vid spårvagnshållplats Getebergsäng breddas upp för att hantera de förväntade större fotgängarströmmarna. Det medför också att ytan mellan Mölndalsvägen och

cykelbanan blir större och rymmer fler väntande fotgängare. Där gångbanan och cykelbanan korsar varandra föreslås att en mittrefug tillskapas på cykelbanan som leder cyklisterna enkelriktat på respektive sida av refugen. Det gör att de gående blir uppmärksamma på cykelbanan samt att de endast behöver korsa en fordonström i taget.

Cykelpassagen över Mölndalsvägen rätas upp men ansluter till befintlig sektion på den västra sidan.

Getebergsled stängs.

Cykelbanan placeras söder om platsbildningen väster om den befintliga trädraden längs Mölndalsvägen. För att möjliggöra detta behöver ett av Mölndalsvägens två norrgående körfält tas i anspråk. Det befintliga vänstersvängfältet på Mölndalsvägen bibehålls, men kortas ned, Figur 5.



Figur 5 Trafikförslaget i höjd med entrén till den planerade vattenparken.

Längs Mölndalsvägen placeras angöringsfickor för ökad tillgänglighet till entréerna.

Parkeringen, vilken bebyggs av hotell och vattenpark, flyttas till ytan mellan Nellickevägen och E6. Bussangöring som idag är placerad intill Mölndalsvägen flyttas även den till öster om Nellickevägen.

Mellan hotellet och vattenparken möjliggörs för en gång- och cykelbana som sträcker sig mellan Mölndalsvägen och den befintliga bron över Mölndalsån i den nordöstra delen av planområdet. Detta för att binda samman cykelnätet med den passage under E6 som finns längre norrut.

Norr om Vörtgatan föreslås en angöringsficka längs Mölndalsvägen för ökad tillgänglighet till den södra delen av byggnaden, Figur 6.



Figur 6 Trafikförslagets anslutning till befintlig korsning i söder.

Vid passagen över Vörtgatan återgår gång- och cykelbanan till befintlig sektion.

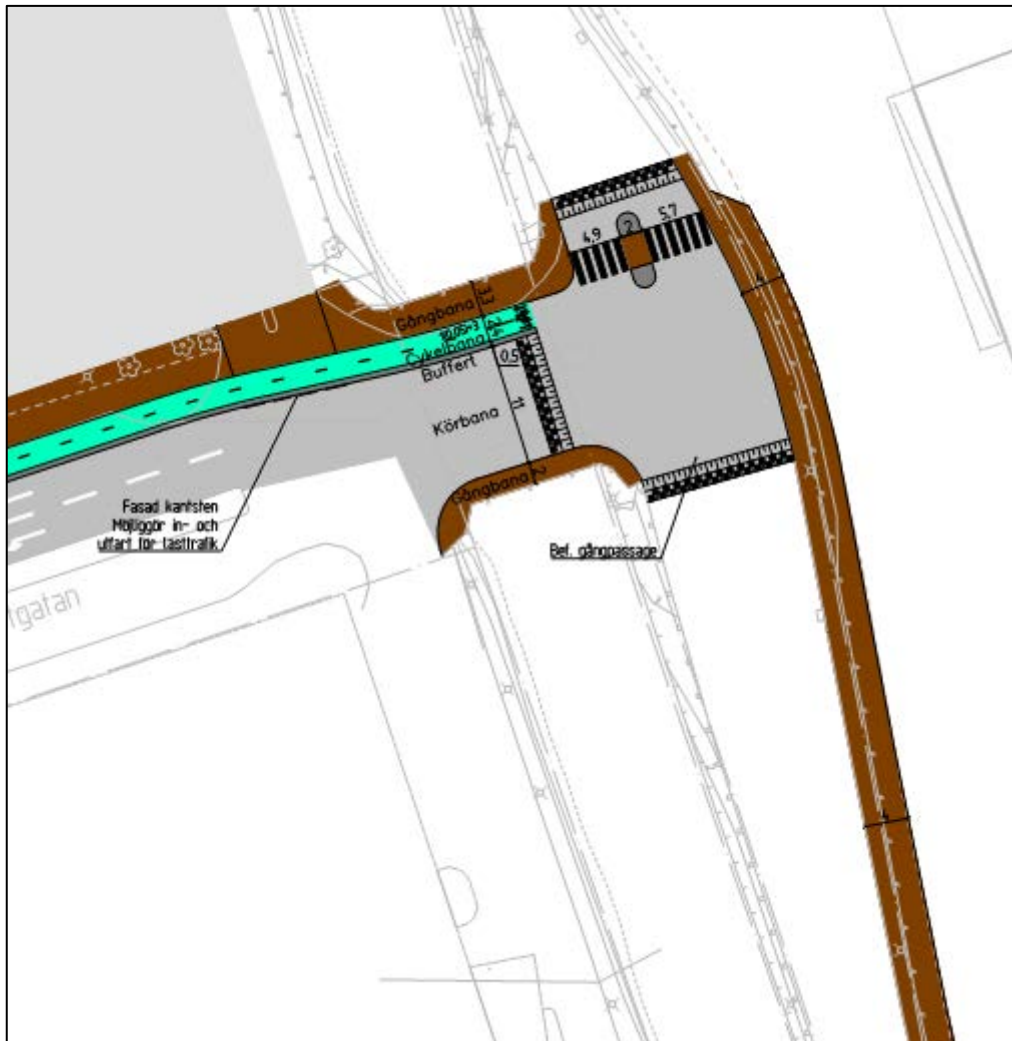
Ny cykelbana anläggs längs Vörtgatans norra sida genom att den befintliga parkeringsfickan tas bort. Här anläggs också en cirka 4 meter bred gångbana.

Möjligheten att nå fastigheten norr om Vörtgatan bibehålls genom att fasad kantsten läggs på del av sträckan. Dock förväntas mängden transporter som ska korsa gång- och cykelbanan här vara mycket begränsad. Antalet korsande fordonsrörelse uppskattas till 10-20 per dygn.

I korsningen med Nellickevägen, Figur 7, avslutas cykelbanan och cyklister leds ut i blandtrafik medan gångbanan fortsätter i ett övergångsställe till Nellickevägens östra sida.

Hela korsningen görs förhöjd i hastighetssänkande syfte. En refug anläggs på Nellickevägen för ökad säkerhet och trygghet för de gående som ska korsa gatan vid övergångsstället.





Figur 7 Korsningen Vörtegatan/Nellickevägen.

Korsningen är dimensionerad för boggibuss (Bb).

Vidare söderut fortsätter en 4 meter bred gångbana på Nellickevägens östra sida till det planerade parkeringshuset. Del av denna gångbana kommer att placeras på kvartersmark.

## 5 Konsekvenser av trafikförslag

### 5.1 Samhällspåverkande faktorer

#### 5.1.1 Stadskaraktär

Omdaning av området från parkeringsyta till hotell och vattenpark innebär en stor förändring i områdets stadskaraktär. Fler människor kommer att uppehålla sig i och kring området, det blir också en tydligare avgränsning mot Mölndalsvägen i och med att befintlig grönremsa kompletteras med ytterligare en mellan cykelbanan och körbanan.

Minskningen av Mölndalsvägens två körfält i norrgående riktning till ett körfält kommer att ge gatan mer karaktären av en stadsgata än en trafikled.

#### 5.1.2 Trafiksystem

Getebergsleds funktion som koppling mellan Mölndalsvägen och Nellickevägen försvinner.

En ny målpunkt skapas i och med byggande av hotell och vattenpark. Detta kommer innebära större flöden av människor till och från platsen. Detta kommer innebära fler resande till och från hållplats Getebergsäng samt ett större behov av cykelparkering och bilparkering i anslutning till hotellet och vattenparken. Parkeringsfrågan tas om hand inom kvarteretsmark, trafikförslaget möjliggör dock angöring längs Mölndalsvägen på fyra ställen.

Gång- och cykelpassagen över infarten till det befintliga parkeringshuset i planområdets norra del föreslås regleras som cykelöverfart och övergångsställe vilket kräver ny LTF.

#### 5.1.3 Trafikdata

Någon trafikanalys har inte genomförts inom denna utredning.

#### 5.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Tillgänglighet och framkomlighet för gående förbättras genom att bredare gångstråk. Samtliga gångpassager ska tillgänglighetsanpassas enligt teknisk handbok. Inom ramen för gestaltungsförslaget ses även ledstråken över.

Cyklisternas tillgänglighet till området blir oförändrad, men framkomligheten blir bättre då en bredare cykelbana anläggs samt minskad konflikt med gående, så väl de som går längs med cykelbanan som de som tidigare gick av bussarna längs Mölndalsvägen.

För biltrafiken minskar framkomligheten då ett av de två körfälten i norrgående riktning tas bort. Dock sker idag en sammanvävning av de två körfälten till ett i höjd med hållplatsen Getebergsäng. Denna sammanvävning föreslås i förslaget istället flyttas till korsningen Mölndalsvägen/Vörtgatan. Några trafikanalyser har ej gjorts inom denna utredning.

#### 5.1.5 Trafiksäkerhet

Genom en tydlig separering mellan gående och cyklister längs Mölndalsvägen förväntas konflikter mellan dessa trafikantgrupper att minska.

Den förhöjda cykelöverfarten vid infarten till parkeringshuset i norr medför förhoppningsvis lägre hastigheter på biltrafiken och mindre risk för olyckor.

Borttagandet av korsningen Mölndalsvägen/Getebergsled gör att en konfliktpunkt mellan biltrafik och oskyddade trafikanter tas bort. I denna punkt skedde hälften av de olyckor som angavs i Avsnitt 2.2.5.

Korsningen Nelickevägen/Vörtgatan förväntas få en högre trafiksäkerhet i och med hastighetssäkring i alla riktningar, samt den tillkommande refugen vid det föreslagna övergångsstället.

Sikten bedöms som god i samtliga korsningspunkter.

#### 5.1.6 Trygghet

I norr bedöms tryggheten öka då nya verksamheter med längre öppettider, såsom hotellet, kommer att leda till att fler människor rör sig i området.

Tryggheten längs Mölndalsvägen blir beroende av vilken typ av verksamheter som inryms i den nedersta våningen av den planerade vattenparksbyggnaden. Om det blir en lång fasad utan verksamheter som alstrar personrörelser kommer tryggheten på sträckan inte att förbättras jämfört med dagsläget.

#### 5.1.7 Miljö

Om minskningen av antalet körfält på Mölndalsvägen leder till lägre trafikflöden kan det ha en positiv effekt på miljön vad gäller luftkvalité, buller och vibrationer. Utökningen av grönytor i förslaget kan också ha en positiv effekt på hälsan för de som bor och vistas i området.

Bergssprängning kan bli aktuellt i de norra delarna för att ge plats åt parkeringsplatserna för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Längs med Mölndalsvägen kommer nedsänkta växtbäddar att etableras för att ta hand om dagvattnet från allmän platsmark. För mer information kring dagvattenlösningar se dagvattenutredningen.

## 5.2 Tekniska faktorer

### 5.2.1 Geoteknik

De geotekniska förhållandena har inte studerats inom denna utredning.

### 5.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Kablar och ledningar kommer att påverkas av projektet, dock undviks större ledningsomläggningar i och med trädens placering längs Mölndalsvägen inte ändras. Breddningen av cykelbanan längs Mölndalsvägen görs på yta som även idag används som köryta vilket borde innebära att ledningar och kablar där redan ligger på tillräckligt djup.

Kretslopp och vatten kommer att genomföra en ledningsomläggning av en dagvattenledning som idag går längs Getebergsled och som ska flyttas till Mölndalsvägen. Denna föranleds dock inte av trafikförslaget.

Belysningen på hela sträckan behöver ses över i projekteringsskedet.

### 5.2.3 Markfrågor

Trafikförslaget ska ligga till grund för den nya detaljplan som tas fram över området, vilket gör att befintlig detaljplan upphävs.

Del av gångbanan längs Nellickevägen kommer att placeras på kvartersmark och eventuellt den östra delen av förbindelsen mellan hotellet och vattenparken. I övrigt föreslås samtliga gång- och cykelbanor placeras på allmänplatsmark.

## 6 Måluppfyllelse

Målet att projektet ska möjliggöra en utvidgning av Lisebergs nöjespark söderut med hotell och nöjespark i form av en vattenpark anses uppfyllt.

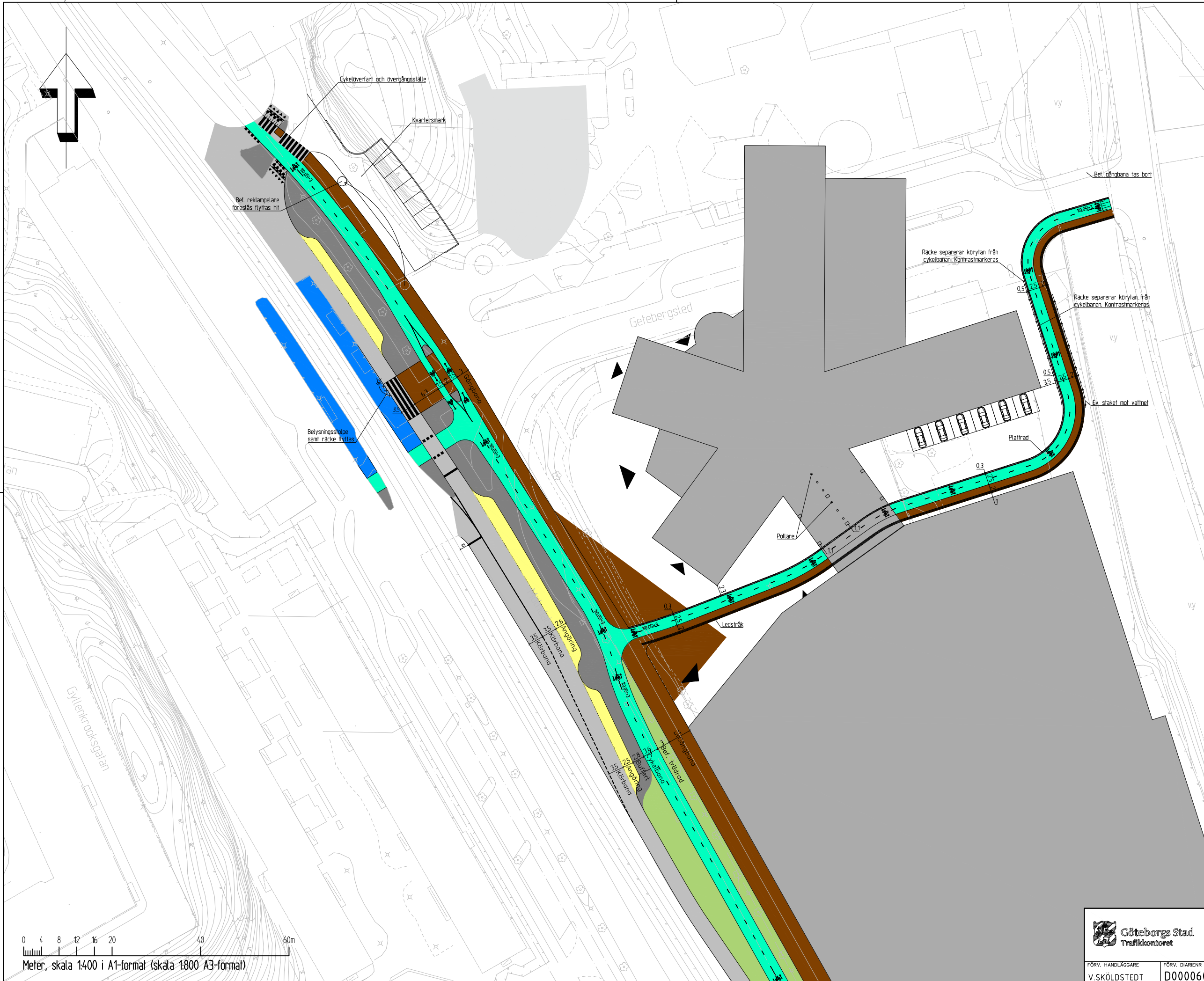
Även målet att skapa attraktiva offentliga miljöer samt en cykelbana med god standard som en del i pendlingscykelstråket utmed Mölndalsvägen anses uppfyllt.

Huruvida målet om förändrad färdmedelsfördelning uppfylls är i nuläget svårt att bedöma men projektet har förbättrat möjligheterna för ett hållbart resande genom bättre infrastruktur för gående och cyklister. Avsmalningen av Mölndalsvägen och flytten av parkeringsplatserna till en något mindre attraktiv lokalisering, som inte är i direkt anslutning till entrén, förväntas ha en något positiv effekt på bilanvändningen i området.



## 7 Bilagor

- Bilaga 1 Kostnadsbedömning
- Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär
- Bilaga 3 Samrådslista och tidplan
- Bilaga 4 Ritningar: Trafikförslag 0201-0202  
Ledningskartverk 4001-4004  
Utrymmeskontroll 9001



**KOORDINATSYSTEM**  
 SYSTEM I PLAN: SWEREF 99 12 00  
 SYSTEM I HÖJD: RH 2000

**TECKENFÖRKLARING**

	VÄGKANT NY
	SLÄNT NY
	DETALJPLANEGRÄNS NY
	BEF DETALJPLANEGRÄNS
	BEF ANVÄNDNINGSGRÄNS
	BEF EGENSKAPSGRÄNS
	BEF VÄGOMRÅDESGRÄNS
	BEF FASTIGHETSGRÄNS
	MARKHÖJD NY
	BELYSNINGSTOLPE NY
	TRÄD NY
	SIGNALSTOLPE NY
	CYKEL SIGNAL NY
	GÅNGBANA
	CYKEL-BANA
	GC-BANA
	GRÖNYTA
	KÖRBANA
	PARKERING/ANGÖRING
	REFUGYTA/SIDOREMSA/ÖVRIGT
	KOLLEKTIVTRAFIK

FÖR GESTALNINGSFÖRSLAG  
 SE RITN. L-31-P-001\_20180621



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----	-----------------	-------	------

**Trafikförslag**  
 DP FÖR LISEBERGS UTVIDGNING SÖDERUT  
 Förhandsleverans

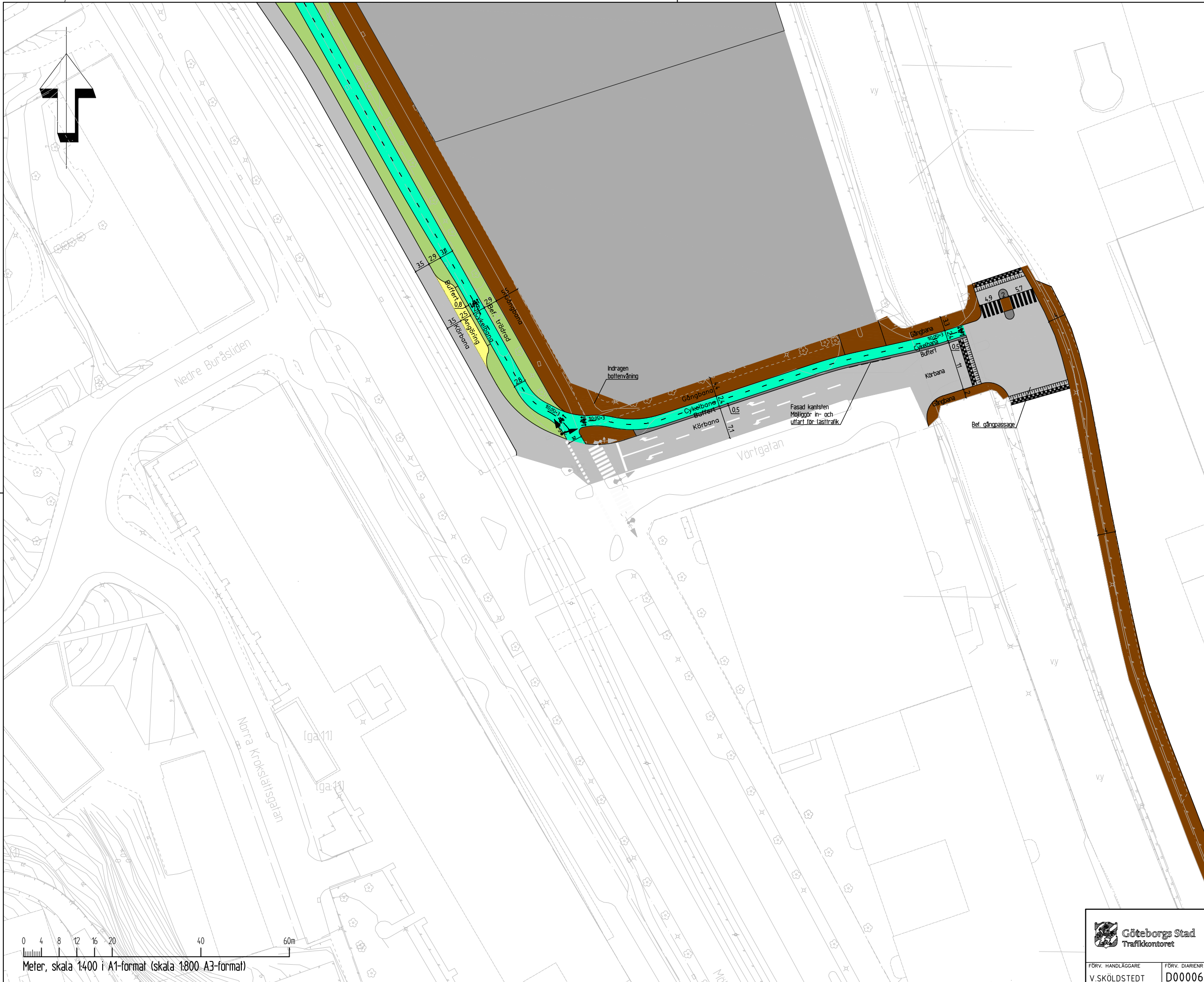
**COWI AB**  
 Skarvströmsgatan 1  
 Box 12076  
 Göteborg  
 TEL 031 - 850 10 00

UPPDRAG NR A074473	HANDLÄGGARE M. Blomgren/A. Fredriksson
DATUM 2018-11-20	UPPDRAGSANSVARIG P. Sköld



**Trafikförslag**  
 Mölndalsvägen  
 PLAN

FÖRV. HANDLÄGGARE V.SKÖLDSTEDT	FÖRV. DIARIENR D000060	FORMAT A1	SKALA 1:400	RITNINGNUMMER D000060-0201	BET
-----------------------------------	---------------------------	--------------	----------------	-------------------------------	-----



**KOORDINATSYSTEM**

SYSTEM I PLAN: SWEREF 99 12 00  
SYSTEM I HÖJD: RH 2000

**TECKENFÖRKLARING**

- VÄGKANT NY
- SLÄNT NY
- DETALJPLANEGRÄNS NY
- BEF DETALJPLANEGRÄNS
- BEF ANVÄNDNINGSGRÄNS
- BEF EGENSKAPSGRÄNS
- BEF VÄGOMRÅDESGRÄNS
- BEF FASTIGHETSGRÄNS
- MARKHÖJD NY
- BELYSNINGSTOLPE NY
- TRÄD NY
- SIGNALSTOLPE NY
- CYKEL SIGNAL NY
- GÅNGBANA
- CYKEL-BANA
- GC-BANA
- GRÖNYTA
- KÖRBANA
- PARKERING/ÅNGÖRING
- REFUGYTA/SIDOREMSA/ÖVRIGT
- KOLLEKTIVTRAFIK

FÖR GESTALNINGSFÖRSLAG  
SE RITN. L-31-P-001\_20180621

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

**Trafikförslag**  
DP FÖR LISEBERGS UTVIDGNING SÖDERUT

<b>COWI</b> AB Skargårdsgränd 1 Box 12076 Göteborg TEL 031 - 850 10 00	
UPPDRAG NR A074473	HANDLÄGGARE M. Blomgren/A. Fredriksson
DATUM 2018-11-20	UPPDRAGSANSVARIG P. Sköld



**Trafikförslag**  
Vörtgatan  
PLAN

FÖRV. HANDLÄGGARE V.SKÖLDSTEDT	FÖRV. DIARIENR D000060	FORMAT A1	SKALA 1:400	RITNINGNUMMER D000060-0202	BET
-----------------------------------	---------------------------	--------------	----------------	-------------------------------	-----

