

FEBRUARI 2022
ALE KOMMUN

TRAFIK- OCH UTFORMNINGSGUTREDNING FÖR DP CENTRALA NÖDINGE



Källa: hitta.se

COWI

FEBRUARI 2022
ALE KOMMUN

TRAFIK- OCH UTFORMNINGSGRANSKNING FÖR DP CENTRALA NÖDINGE

PROJEKTNR. DOKUMENTNR.
A116344 A116344-04-02-RAP-004

VERSION	UTGIVNINGSDATUM	BESKRIVNING	UTARBETAD	GRANSKAD	GODKÄND
4.0	2022-02-18	Trafikutredning – slutleverans rev	Mats Sundberg	Andreas Fredriksson	Mats Sundberg
3.0	2021-04-20	Trafikutredning – slutleverans rev	Mats Sundberg	Andreas Fredriksson	Mats Sundberg
2.0	2020-05-24	Trafikutredning- slutleverans	Martin Rudolphi	Andreas Fredriksson	Martin Rudolphi
1.95	2020-04-24	Trafikutredning- granskningshandling rev	Martin Rudolphi	Andreas Fredriksson	Martin Rudolphi
1.9	2020-01-31	Trafikutredning- granskningshandling	Martin Rudolphi	Andreas Fredriksson	Martin Rudolphi
0.9	2019-04-30	Trafikutredning- Koncept	Sandra Hellwig	Andreas Fredriksson	Martin Rudolphi

INNEHÅLL

1	Inledning	7
1.1	Bakgrund	7
1.2	Syfte och mål	7
1.3	Avgränsning	7
2	Förutsättningar	9
3	Utformningsförslag	10
3.1	Norra delen	11
3.2	Södra delen	15
3.3	Östra delen	19
3.4	Körvägar för sopbil och varuleveranser	23

1 Inledning

COWI fick under våren 2019 i uppdrag av Ale kommun att ta fram en trafikutredning för detaljplan centrala Nödinge. Trafikutredningen levererades till Ale kommun som granskningshandling 2019-04-30 och slutlevererades 2020-05-24. Sedan dess har förändringar skett gällande detaljplanens innehåll, varför nu trafikutredningen behöver revideras. Under våren 2022 har ytterligare förändringar skett som kräver ytterligare en revidering av trafikutredningen.

I detta inledande kapitel beskrivs bakgrund, syfte och mål samt avgränsningar för utredningen.

1.1 Bakgrund

Nödinge i Ale kommun ska utvecklas till en attraktiv småstad och kommunen planerar för en fördubbling av invånarantalet fram till år 2030.

Detaljplanen för Nödinge centrum innefattar ett cirka 20 hektar stort område i centrala Nödinge och är beläget nära pendeltågstationen. Området består idag främst av handel och verksamheter.

1.2 Syfte och mål

Denna utredning syftar till att utreda och belysa möjligheter och svårigheter med exploateringsområdet utifrån ett trafiktekniskt perspektiv.

Målet med utredningen är att ta fram ett trafikförslag i plan som visar ett förslag till framtida trafikutformning av exploateringsområdet.

1.3 Avgränsning

Trafikutredningen avgränsas geografiskt enligt den gula ytan till vänster i Figur 1.



Figur 1. Flygfoto över Nödinge som visar planområdet längs med Nödingevägen.

2 Förutsättningar

Exploateringsområdet i Nödinge centrum innefattar ett cirka 20 hektar stort område och är beläget nära pendeltågstationen. Ytan består idag främst av handel, verksamheter och parkeringsplatser.

Detaljplanen som är under framtagande möjliggör bostäder, handel, gym och ett nytt kommunhus i områdets södra del. Vidare möjliggörs parkering i form av markparkeringar samt ett parkeringshus i områdets norra del och ett parkeringshus i läget för befintlig pendelparkering i områdets södra del. Situationsplanen visas i Figur 2. Observera att vissa förändringar i planens innehåll har skett sedan situationsplanen togs fram.

Utformningsförslaget i denna utredning baseras på av kommunen tillhandahållna förslag till byggnadsplaceringar. Detaljplanen har under våren/sommaren 2020 varit ut på samråd och behöver inför granskningshandling justeras utifrån inkomna synpunkter.

Varuleverans till handelslängan kommer fortsatt ske från dess östra fasad.

Cirkulationsplatsen söder om detaljplaneområdet och dess anslutning till Nödingevägen ska ligga kvar i befintligt läge. Den befintliga utformningen av Nödingevägen kommer i stort att bibehållas, men anpassas till de nya infarterna med mera.

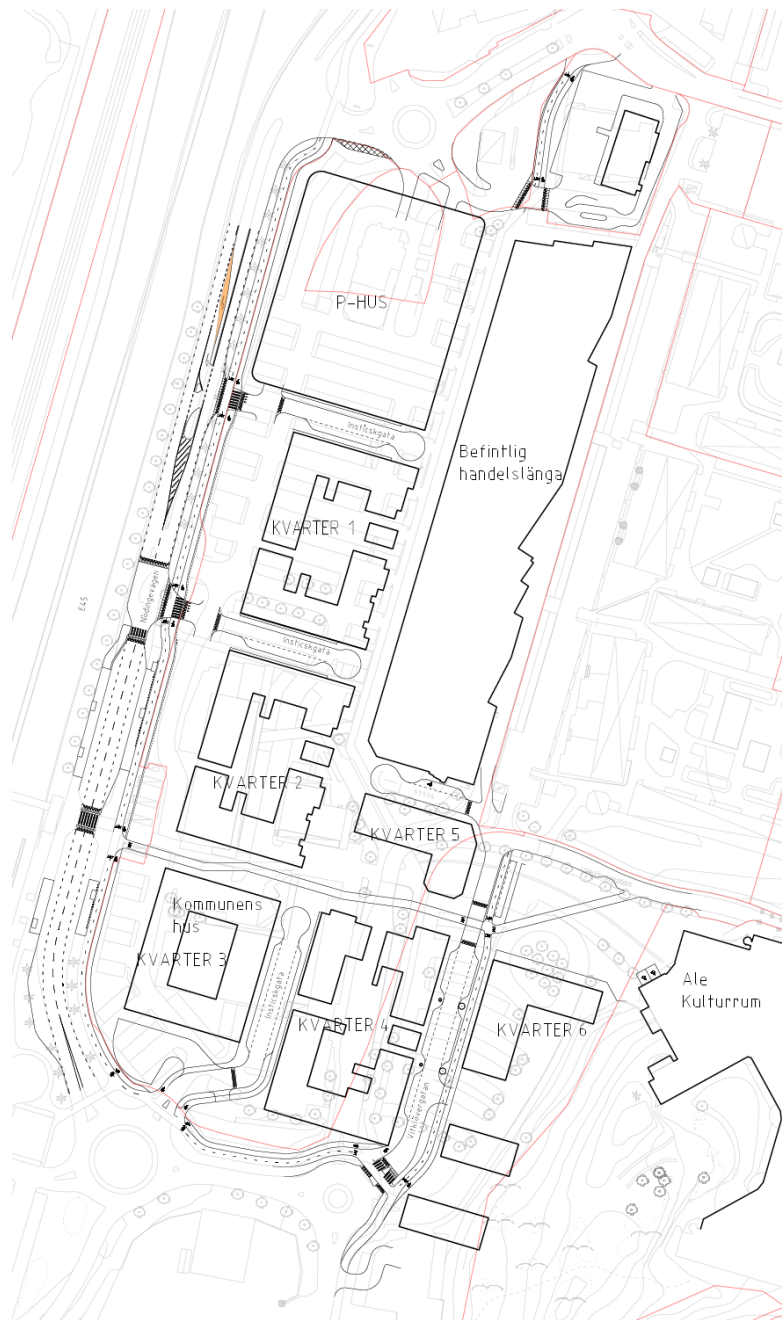


Figur 2. Situationsplan daterad 2019-10-02.

3 Utformningsförslag

I följande kapitel redovisas och beskrivs utformningsförslaget som har tagits fram för exploateringsområdet. Utformningsförslaget utgår från Ale kommuns tekniska handbok. För aspekter som inte behandlas i Ale kommuns tekniska handbok har kompletterande uppgifter erhållits från Göteborg stads tekniska handbok respektive Trafikverkets Vägar och gators utformning (VGU).

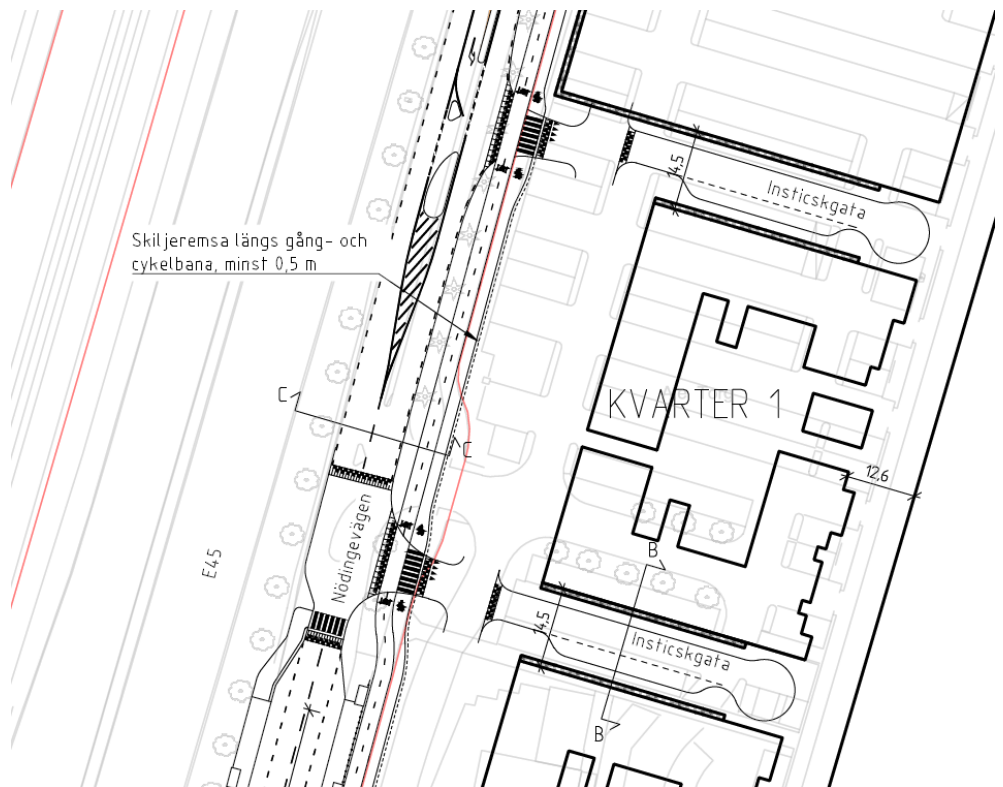
Förslaget visas översiktligt nedan, se Figur 3 och i sin helhet i Bilaga 1.



Figur 3 Översikt över framtaget utformningsförslag.

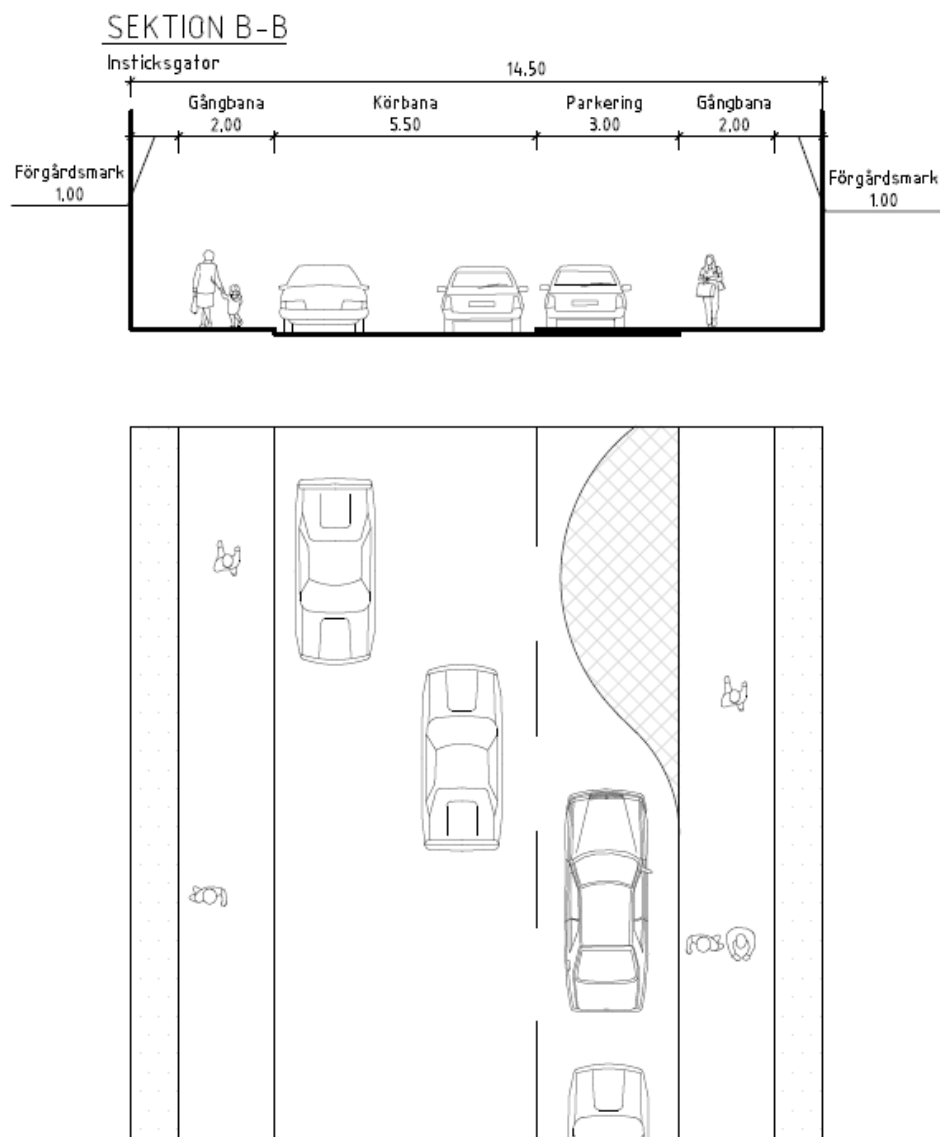
3.1 Norra delen

På norra respektive södra sidan om det norra kvarteret, kvarter 1, innehållandes bostäder/handel föreslås dubbelriktade insticksgator med vändplatser för personbil, se Figur 4. Direkt väster om infart till parkeringshuset görs en förhöjning för att markera en annan karaktär på gatan och dämpa hastigheten för biltrafiken. Längs insticksgatorna möjliggörs angöring/korttidsparkering och sektionen möjliggör för sopbil att trafikera gatan. Förgårdsmark upphör i höjd med vändplatser för att säkerställa tillräcklig bredd för gångbanor på ömse sida. Sektion redovisas i Figur 5.



Figur 4. Illustration av utformningsförslaget i norra delen – Detalj ur ritning T-31-1-01.

Insticksgatorna möjliggör även angöring för leveranser till gatan längs handelslängan. Sopbil och mindre leveranser har möjlighet att köra runt kvarter 1 via gågatan och insticksgatan söder om kvarter 1 för att undvika onödiga fordonsrörelser vid torget.



Figur 5. Illustration av gatusektionen vid insticksgatorna- Ritning T-31-2-02.

Gatan längs handelslängan föreslås regleras som gågata, vilket innebär att allmän trafik med motorfordon inte är tillåtet. Dock tillåts cykeltrafik, leveranser och transporter för rörelsehindrade (se mer i Trafikförordningen 1998:1276 kap 8). All trafikering sker på gåendes villkor. Gatan utformas utan kantsten mot intilliggande gångbanor/torgytor vilka möjliggör möblering i form av mindre uteserveringar, säljtor etcetera.

Den norra insticksgatan möjliggör biltrafik till och från parkeringshuset i norr. Parkeringshusets utformning har utretts av Ramboll. Ur kapacitetshänseende har det föreslagits anslutningar till parkeringshuset både i dess södra och norra del. Den norra anslutningen sker direkt från befintlig cirkulationsplats in i parkeringshuset. Infarten är dock lång och möjliggör god magasinering utan att belasta cirkulationsplatsen.

De befintliga kombinerade gång- och cykelbanan öster om befintlig bensinstation breddas till 4,5 m för att möjliggöra en separerad gång- och cykelbana, se Figur 6. Breddningen görs österut och ligger inom kvartersmark för en planerad restaurang. Vid in- och utfarten till restaurangen föreslås en förhöjd gång- och cykelpassage. En skiljeremsa om 0,5 m föreslås mot körbanan vid bensinstationen.

Restaurangen kommer att erbjuda matavhämtning för bilister. Vid populära tidpunkter finns det risk att matavhämtningen orsakar köbildning som påverkar framkomligheten i cirkulationsplatsen. Besöksstatistik har erhållits från verksamhetens befintliga anläggning inom planområdet. Under maxmånaden juni år 2021 var genomsnittet cirka 600 bilar per dygn, vilket omräknat till maxtimme blir cirka 72 bilar per maxtimme. Det föreligger låg risk för köbildning som når cirkulationsplatsen då restaurangen antas kunna hantera drygt en bil per minut med dubbla servicepunkter. Även vid variation i det tillkommande biltrafikflödet finns det kapacitet för cirka åtta personbilar innan cirkulationsplatsen påverkas, vilket bedöms vara tillräckligt.

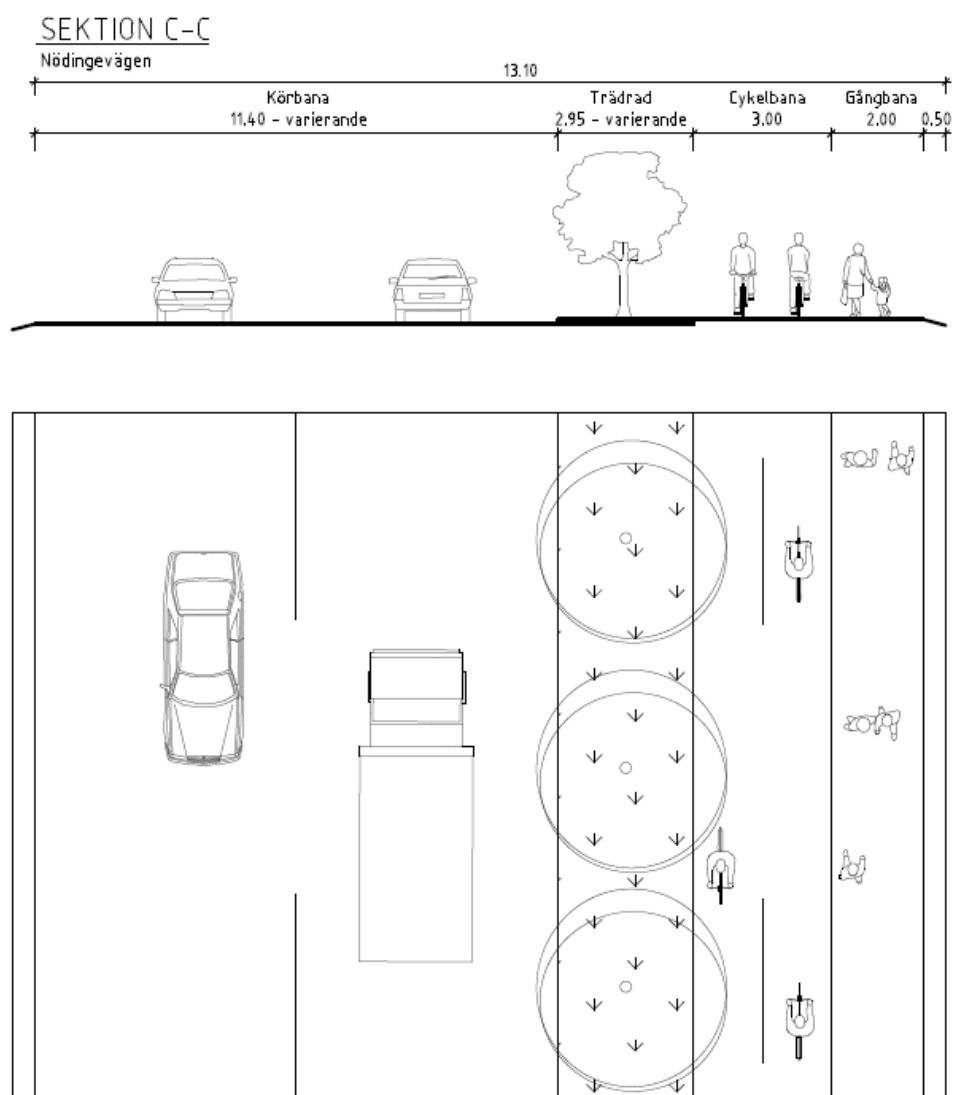


Figur 6. Illustration av utformningsförslaget som visar föreslagen breddning av gång- och cykelbana norr om parkeringshuset – Detalj ur ritning T-31-1-01.

Söder om passagen ansluter gång- och cykelbanan till gågatan längs handelslängan där trafikering sker i gångfart. Fysiska åtgärder för att minska risken för terrordåd på gågatan behöver studeras vidare i kommande projekteringsarbete.

Mellan Nödingevägen och planerad bebyggelse föreslås att den befintliga gång- och cykelbanan om 3,0 meter breddas upp med ytterligare 2,0 meter mot öster för att skapa en separerad gång- och cykelbana. Detta då cykelstråket längs Nödingevägen bedöms som ett prioriterat cykelstråk. Även en skiljeremsa om 0,5 meter föreslås längs den separerade gång- och cykelbanan för att säkerställa hinderfri bredd mot planerad parkering på kvartersmark, se Figur 7.

I korsningarna till Nödingevägen är gång- och cykelpassagerna förhöjda.



Figur 7 Illustration av gatusektion för Nödingevägen, som visar breddning av gång- och cykelbana – Ritning T-31-2-03.

Erforderlig sikt har studerats enligt VGU för korsningarna vid Nödingevägen, se Figur 8. Två olika dimensionerande sikttrianglar redovisas, fri sikt vid övergångsställe samt korsning mellan primär- och sekundärväg.

Vid dimensionerande sikt vid övergångsställe har sikttriangeln 5x15 meter använts samt för korsning har sikttriangeln 3x60 meter använts vid 40 km/h på primärvägen. 3 meter respektive 60 meter är minsta godtagbara längder enligt VGU:s standard men då korsningen är hastighetssäkrad från sekundärvägen och att det kommer råda betydligt lägre hastigheter än 40 km/h har det ansetts befogat att nyttja minsta godtagbara längder.

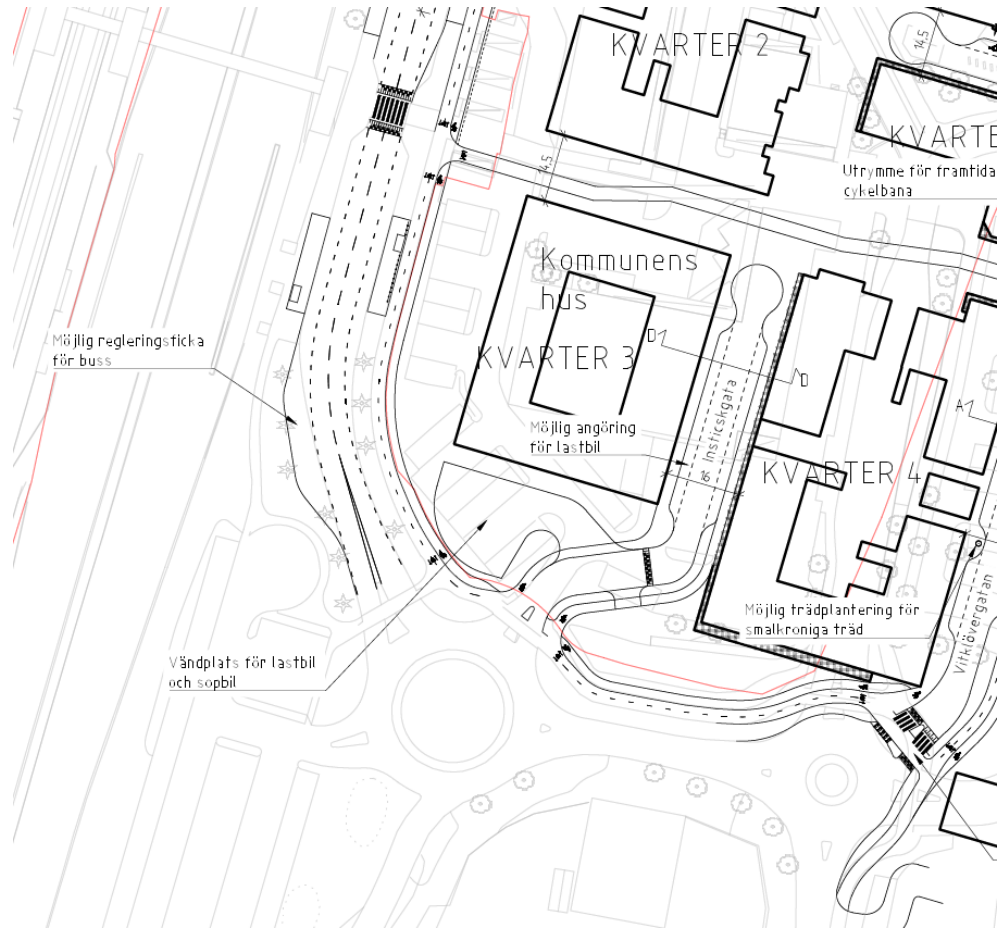


Figur 8. Sikttrianglar för insticksgatornas anslutning till Nödingevägen.

3.2 Södra delen

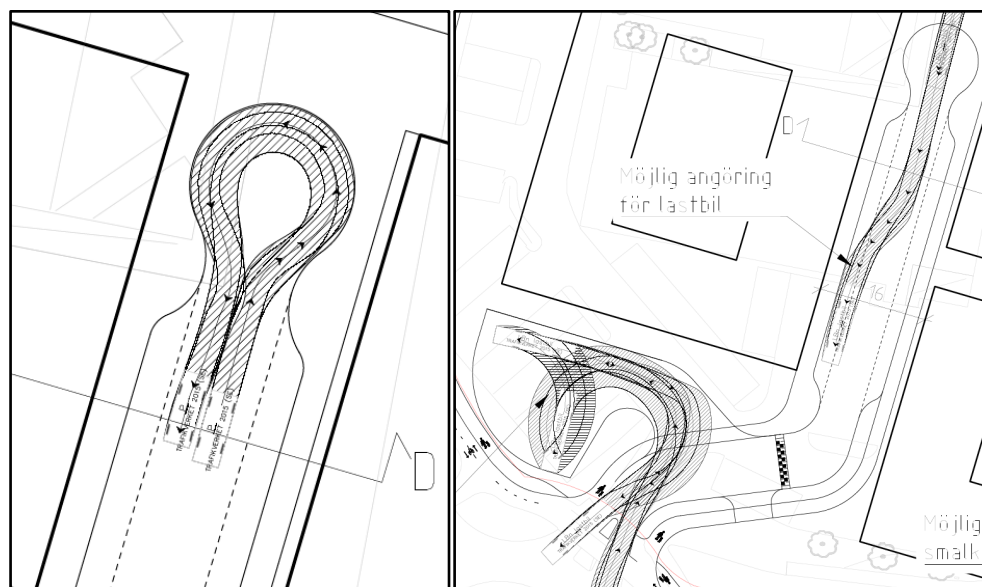
Trafikförslaget i områdets södra del visas i Figur 9. Söder om planerat kommunhus, vilket är placerad längst åt sydväst, finns en vändplats för sopbil och lastbil. Sopbil (typfordon Los) kan vända genom rundkörning, dock måste större lastbil (typfordon LBn) backvända. En alternativ angöringsmöjlighet för lastbil finns även längs den västra sidan av gatan öster om det planerade kommunhuset, som illustreras i Figur 10. Den alternativa angöringen medför att leveranser kan ske utan backvändning, dock erfordras trafikering över torget. En lastbil kommer dessutom att inkräkta cirka 0,3 meter på körbanan vid angöring.

I söder finns även möjlighet att ansluta till ett parkeringsgarage i byggnadens markplan. Även en anslutning in i kommunhuset är möjlig i byggnadens östra del. Dessa har inte ritats in då det i nuläget inte är känt var dessa anslutningar kommer att hamna.



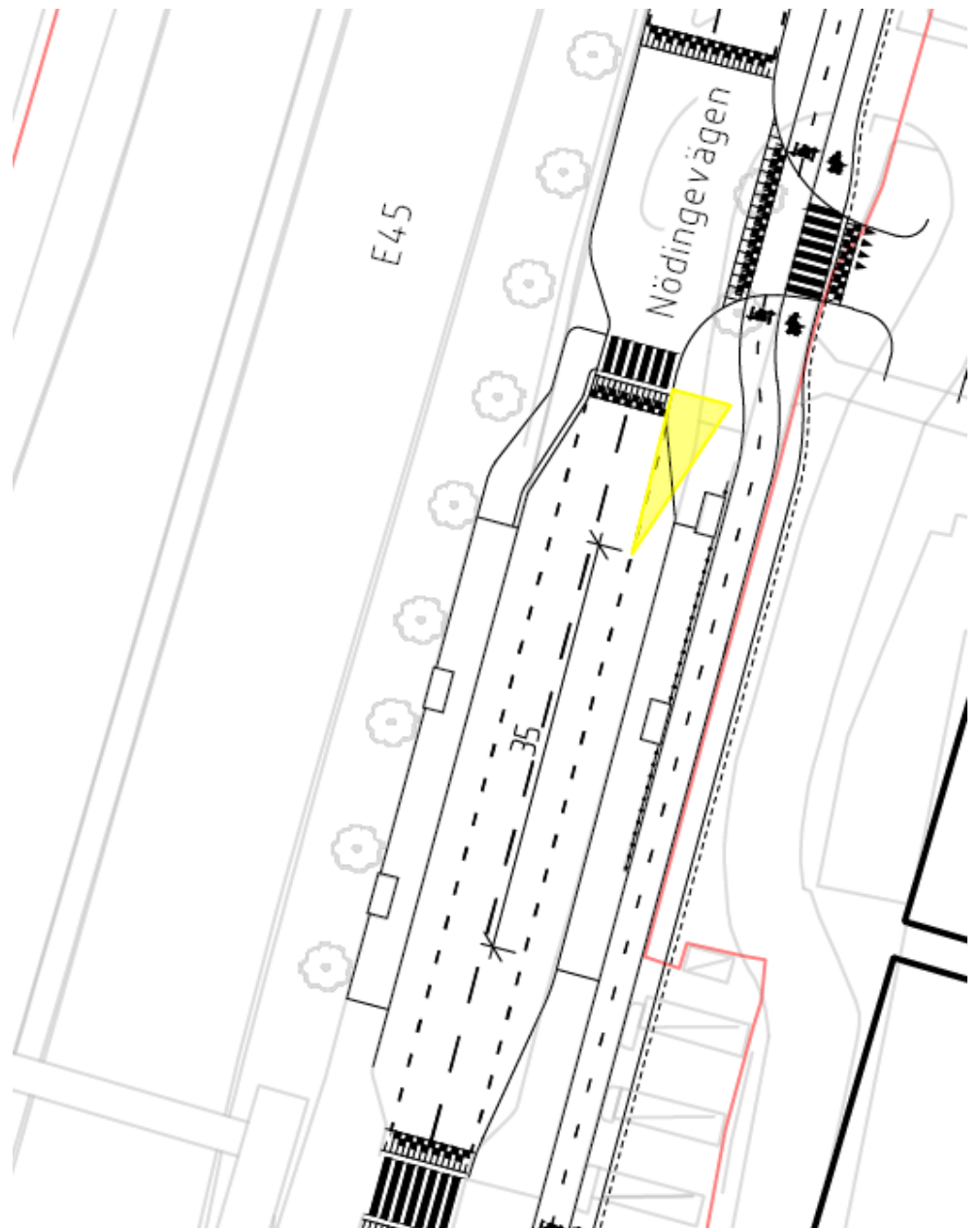
Figur 9. Illustration av utformningsförslaget i södra delen – Detalj ur ritning T-31-1-01.

Öster om kommunhuset finns en gata med angöring/korttidsparkering på gatans båda sidor, se Figur 10 och Figur 12. Vändplatsen är dimensionerad för att en personbil ska kunna vända genom rundkörning.



Figur 10. Vändplats öster om kommunhuset till vänster samt möjlighet till angöring för leveranser till höger.

Längs med Nödingevägen fortsätter gång- och cykelbanan med samma sektionsbredd som tidigare, 2,0 respektive 3,0 meter. För att säkerställa en säker passage mellan busshållplatsen på Nödingevägens västra sida och exploateringsområdet föreslås ytterligare ett hastighetssäkrat övergångsställe. Detta görs förhöjt och avsmalnat, på samma sätt som den befintliga gångpassagen, för ökad trafiksäkerhet. Vid placeringen av övergångsstället har hänsyn tagits till fri sikt vid övergångsställe enligt VGU, även när en buss angör hållplatsen, se Figur 11.



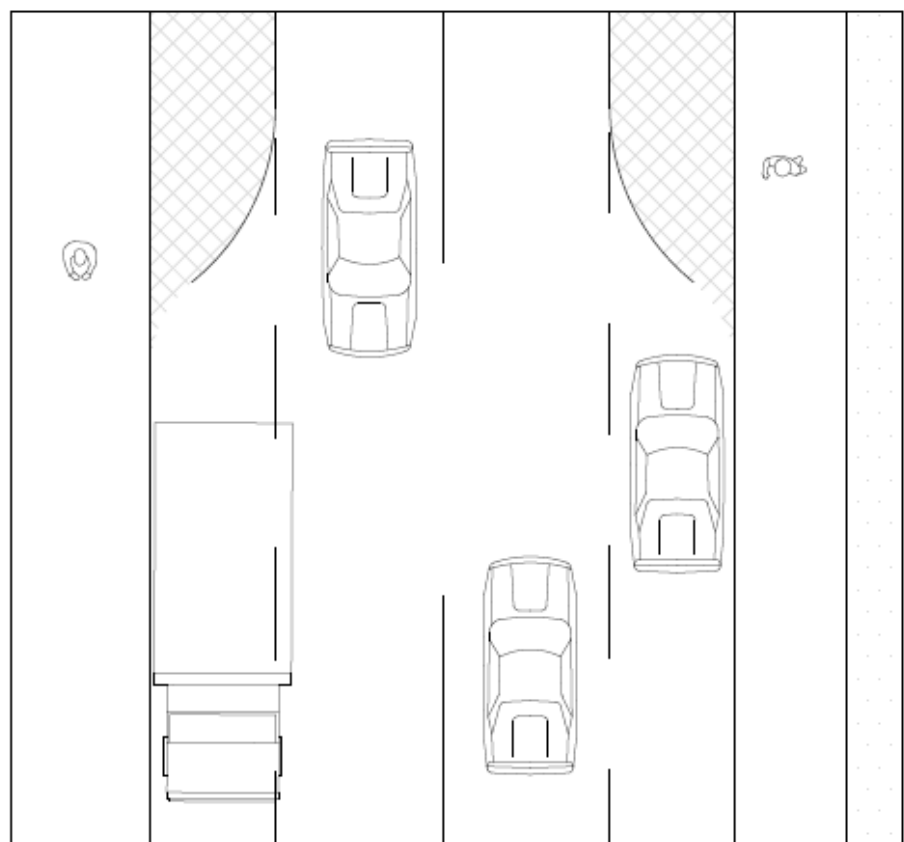
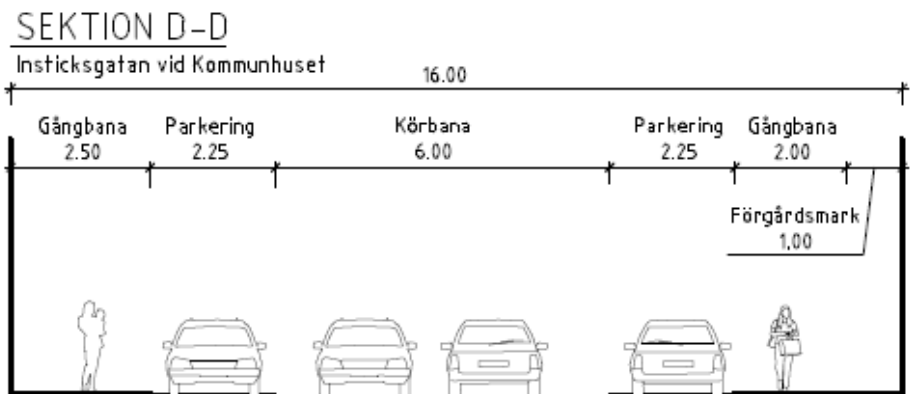
Figur 11 Sikttriangel för övergångsställe enligt VGU.

Bussfickan längs Nödingevägen inryms mellan de två förhöjda övergångsställena. Bussfickan har en 35 meter lång raksträcka vilket möjliggör hållplatslägen för exempelvis två 12-metersbussar. Ingen justering görs för busshållplatsen i söder.

Längs Nödingevägen redovisas även en möjlig regleringsficka för buss. Regleringsfickan är utformad så att en buss kan angöra fickan även om det står en buss vid hållplatsläget intill.

Möjligheten att tillskapa särskilda parkeringsplatser för större fordon, till exempel bil med släp eller mindre lastbilar, längs Nödingevägen har studerats. Lämpliga lösningar har dock inte hittats.

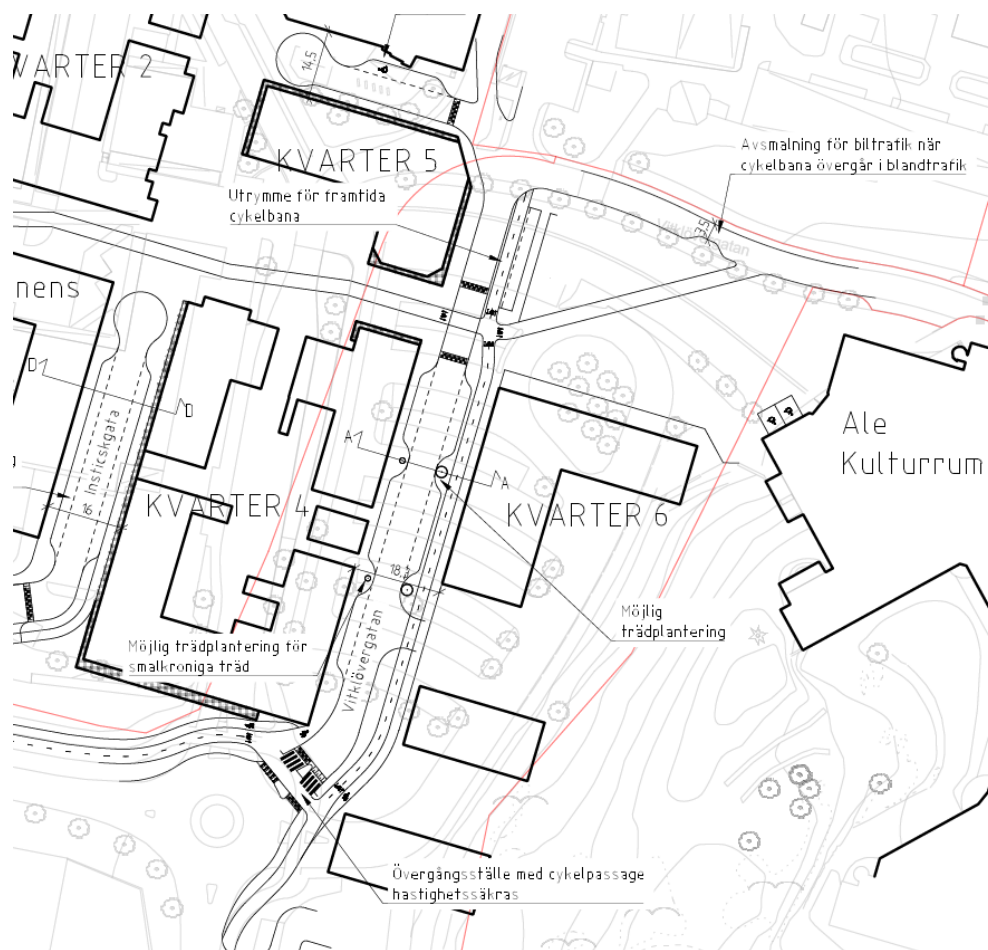
Cykelstråket i öst-västlig riktning föreslås placeras enligt Figur 9. Cykelstråket går över torgyta/gågata. Hur stråket ska utformas/tydliggöras studeras i en parallell utredning om gestaltning av torgytor och gågator i Nödinge C. Avvägningar mellan cyklisters framkomlighet i stråket, samt gåendes behov av rörelse över torgytorna, kommer att behöva göras.



Figur 12 Illustration över gatusektion för insticksgatan vid kommunhuset – Detalj ur ritning T-31-2-04.

3.3 Östra delen

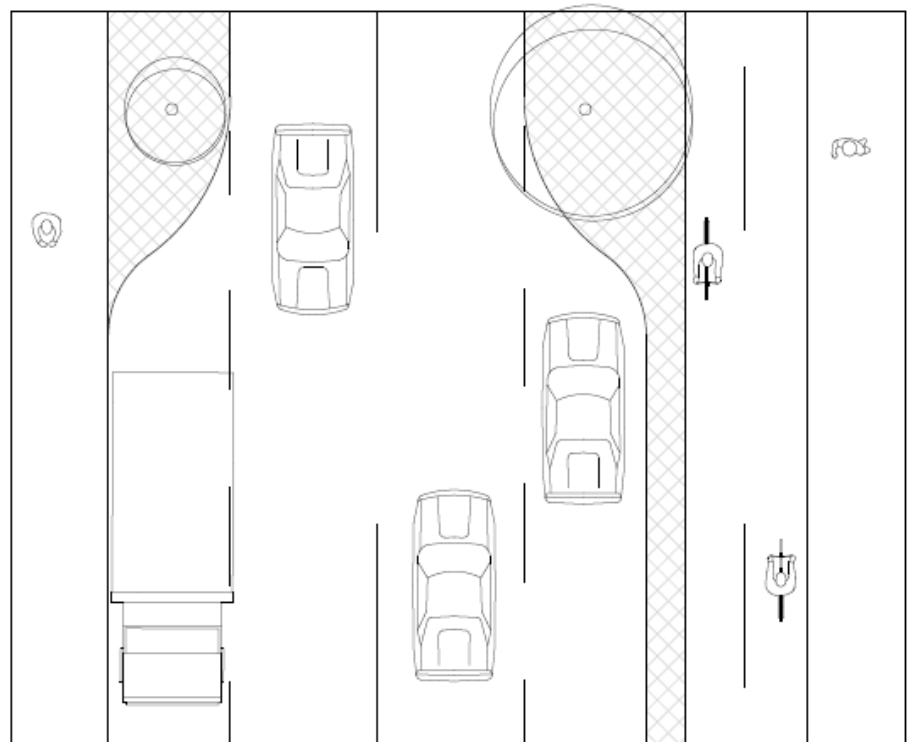
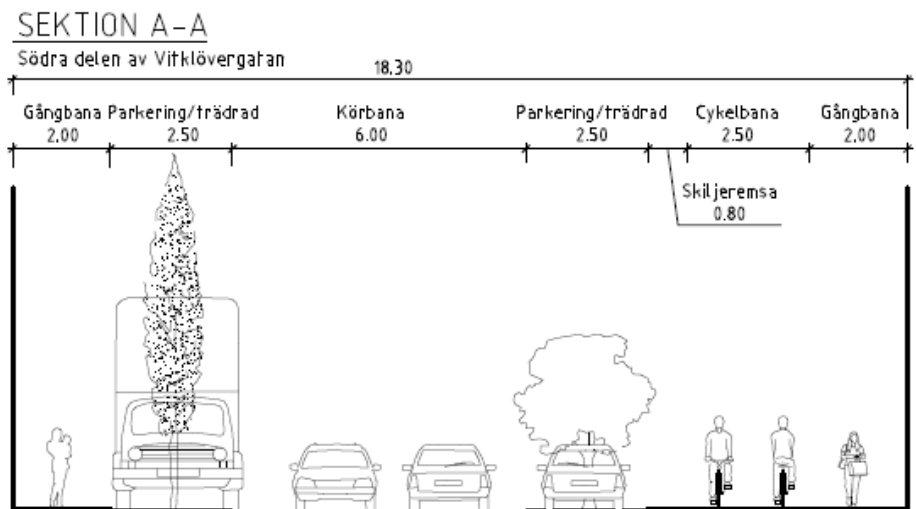
Vitklövergatan ges i förslaget ett mer stadsmässigt uttryck än idag, se Figur 13. I söder ansluter gatan till cirkulationen Nödingevägen/Vitklövergatan, vilket kräver vissa ändringar av anslutningarna.



Figur 13. Illustration av utformningsförslaget för Vitklövergatan och cirkulationsplatsen – Detalj ur ritning T-31-1-01.

I södra delen av Vitklövergatan, från föreslaget torg och söderut, föreslås sektionen bli 18,3 meter bred och körfälten 3,0 meter i vardera riktningen. Väster om körbanan placeras en 2,0 meter bred gångbana samt en parkerings- och trädrad om 2,50 meter. Öster om körbanan finns en cykelbana på 2,50 meter samt en gångbana på 2,0 meter, se Figur 14. Cykelbanan är förhöjd vid passage över Vitklövergatan. Två infarter finns till nya bostäder öster om Vitklövergatan och en lastinfart till Ale Kulturrum via torget.

Parkerings- och trädraden längs Vitklövergatans västra sida hamnar inom cirka 3,5 m från fasad vilket bör beaktas vid val av trädart. Det föreslås att smalkroniga träd som regelbundet beskärs nyttjas. Beroende på placering av miljörum i kvarteren kan renhållningen behöva angöra på bägge sidor. Fördelning av parkering/lastplats behöver utredas i kommande skeden. Det är fördelaktigt om parkering och lastplats för renhållningen kan samnyttjas genom reglering som lastplats vissa tider och korttidsparkering andra tider.



Figur 14. Illustration av gatusektionen för utformningsförslaget – Ritning T-31-2-01

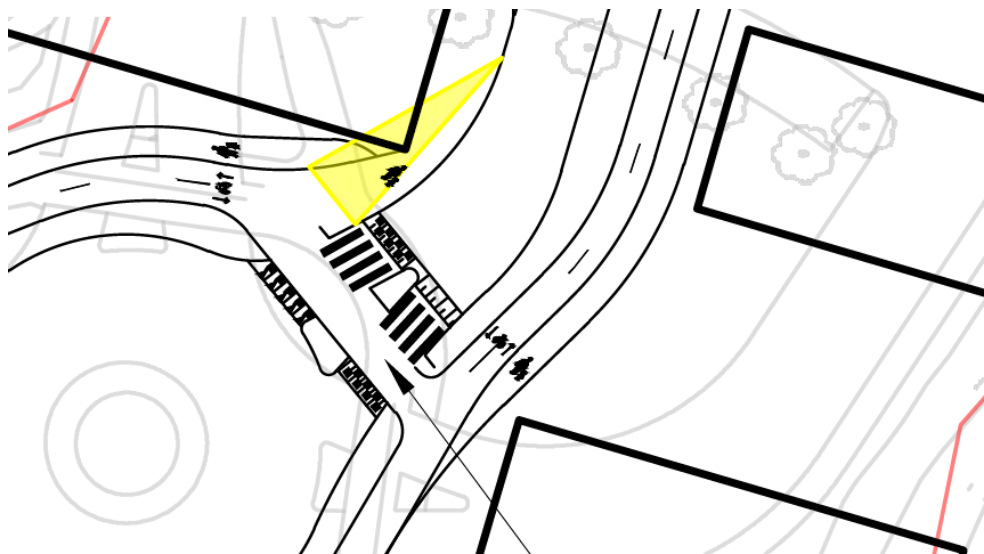
En alternativ utformning av Vitklövergatan har studerats och redovisas i bilaga 8.

Söder om befintlig handelslänga skapas en ny insticksgata med angöring till intilliggande planerade hus. En anslutning öster om handelslängan möjliggör för lastbil med släp att trafikera befintlig lastgata. Till följd av dessa förändringar behöver anslutningen till bostadsparkeringarna justeras enligt redovisat förslag.

Insticksgatan föreslås få samma utformning som övriga insticksgator, se bilaga 3. Befintligt tak inkräktar på lägsta tillåta höjd om 4,7 m över körbana, vilket bör beaktas i kommande skeden.

Gång- och cykelbanan föreslås bli förhöjd i anslutning till cirkulationsplatsen i söder. Förhöjningen har inte beaktat eventuell påverkan på skyfallshanteringen vilket bör ske i kommande skeden.

Byggnaden norr om gång- och cykelpassagen har anpassats efter erforderlig sikt mot gångbanan, se Figur 15. Sikttrianglar på 15x5 meter har använts i enlighet med VGU:s krav om fri sikt vid övergångsställe.



Figur 15 Sikttriangel för övergångsställen vid den södra cirkulationsplatsen.

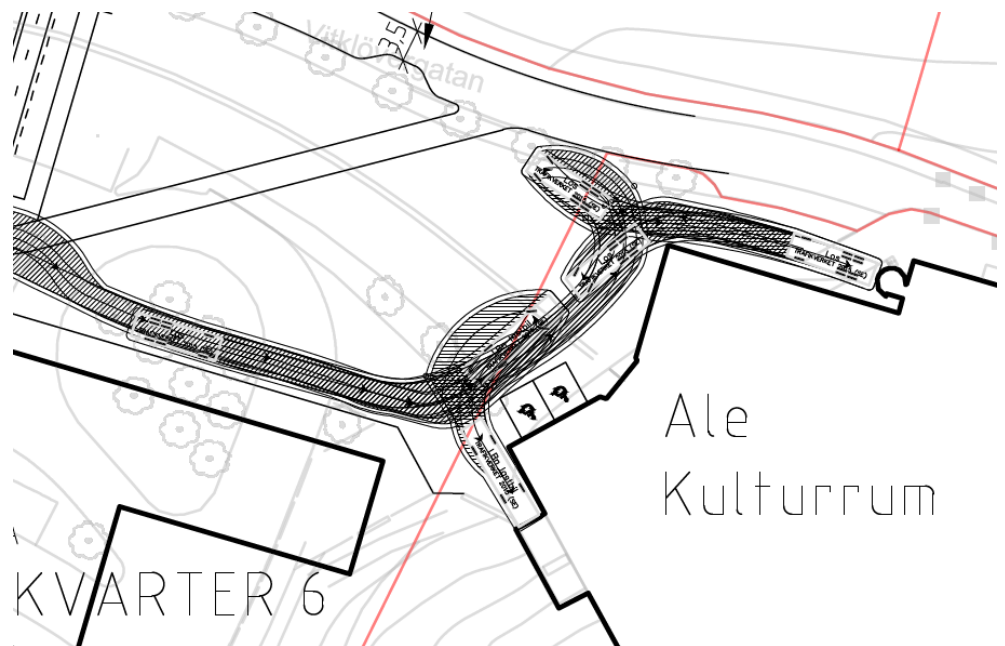
Ingen gångbana har ritats ut tvärs gatan i snittet vilket visas i Figur 13. Detta då det planeras att torget ska fortsätta ut i gatan och att bilar passerar den förhöjda sträckan på fotgängares och cyklisters villkor. Det är viktigt i den fortsatta planeringen att säkerställa en tillgänglig passage över gatan för fotgängare i detta snitt. Det är även viktigt för cyklister att passagen upplevs som trafiksäker och trygg.

Förhöjningen kan exempelvis utformas med en låg fasad kantsten, alternativt med korta relativt branta ramper, som säkerställer att låga hastigheter råder för korsande biltrafik.

Cykelstråket löper diagonalt över det planerade torget öster om gatan och ansluter till den östra delen av Vitklövergatan i blandtrafik. För att säkerställa en trafiksäker anslutning för cyklister som färdas österut föreslås en avsmalning i körbanan längs Vitklövergatans södra sida för att förbättra siktförhållandena och öka trafiksäkerheten.

Två parkeringsplatser för rörelsehindrade föreslås vid entrén till Ale kulturrum inom 25 meter från entrén. Befintliga angöringsmöjligheter bibehålls och leveranser sker över torget från väster längs torgets södra sida. Möjligheten för

en 12-meterslastbil att angöra Kulturrum samt för en 10-meterslastbil att angöra biblioteket redovisas i Figur 16.

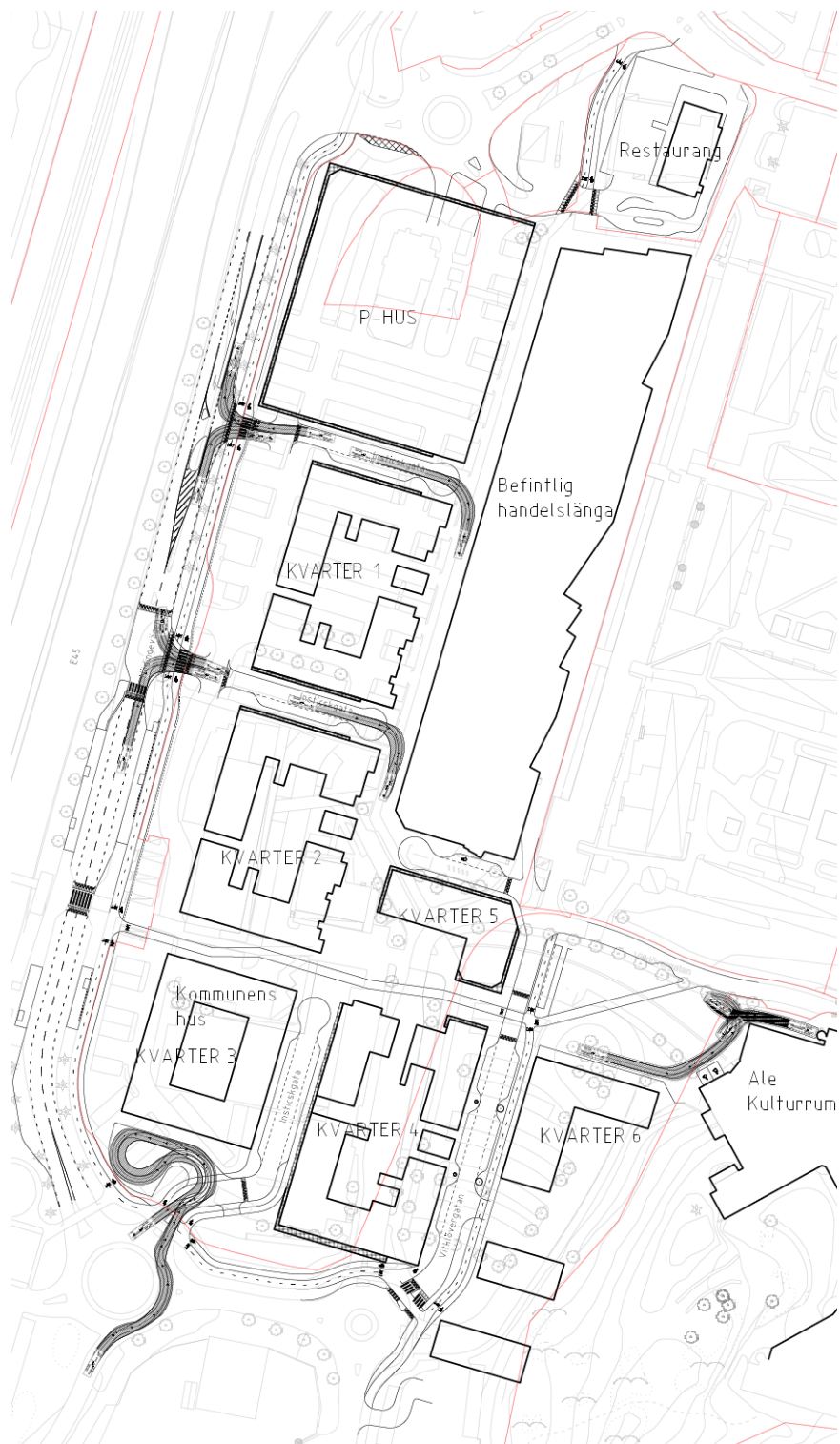


Figur 16. Illustration av körspåren från Vitklövergatan till Kulturrum samt biblioteket.

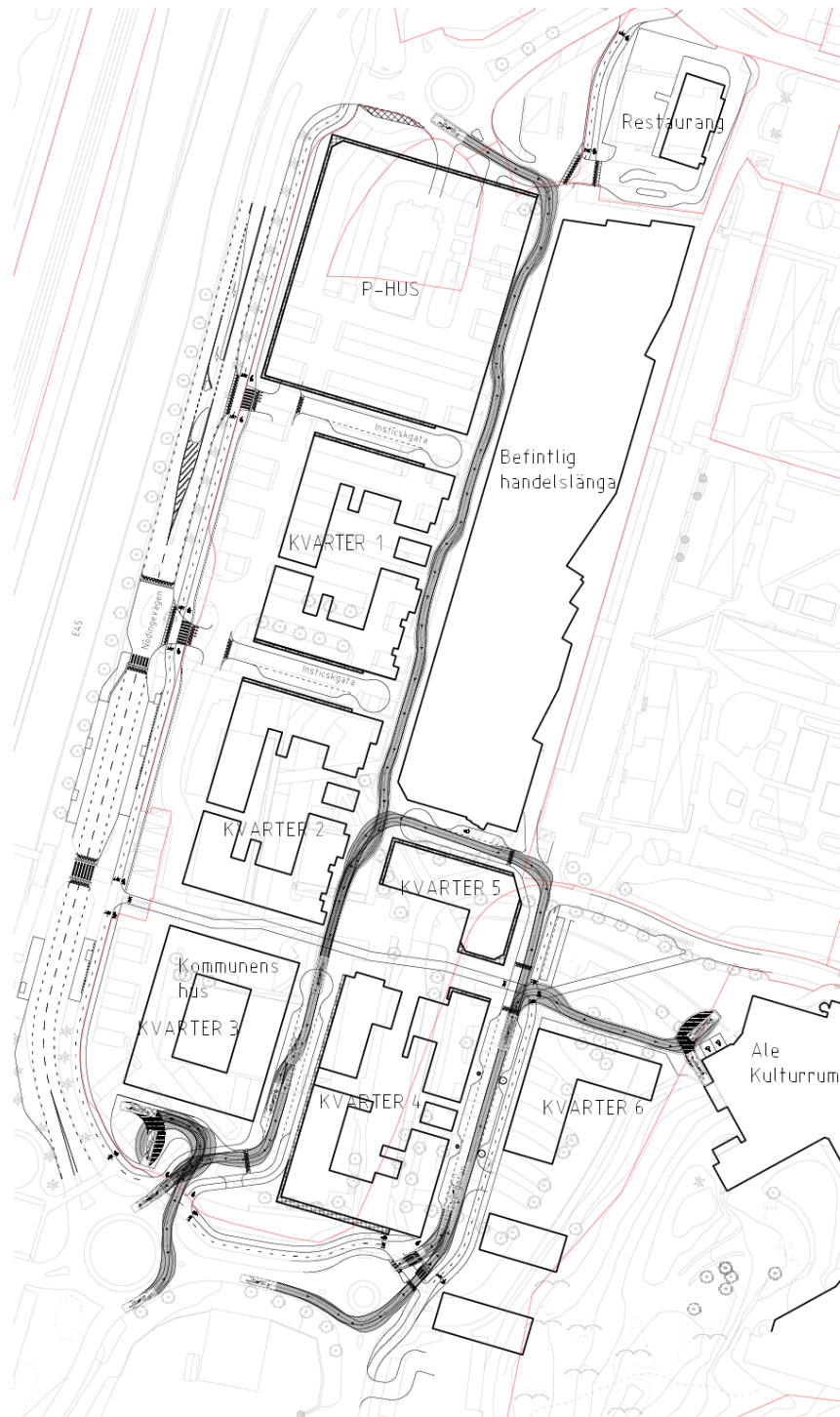
3.4 Körvägar för sopbil och varuleveranser

Sopbil och mindre leveranser föreslås ha möjlighet att trafikera samtlig allmän platsmark i områdets södra del, bortsett från torget.

Renhållning och leveranser ges möjlighet att trafikera enligt körvägar i Figur 17 och bilaga 6 respektive Figur 18 och bilaga 7.



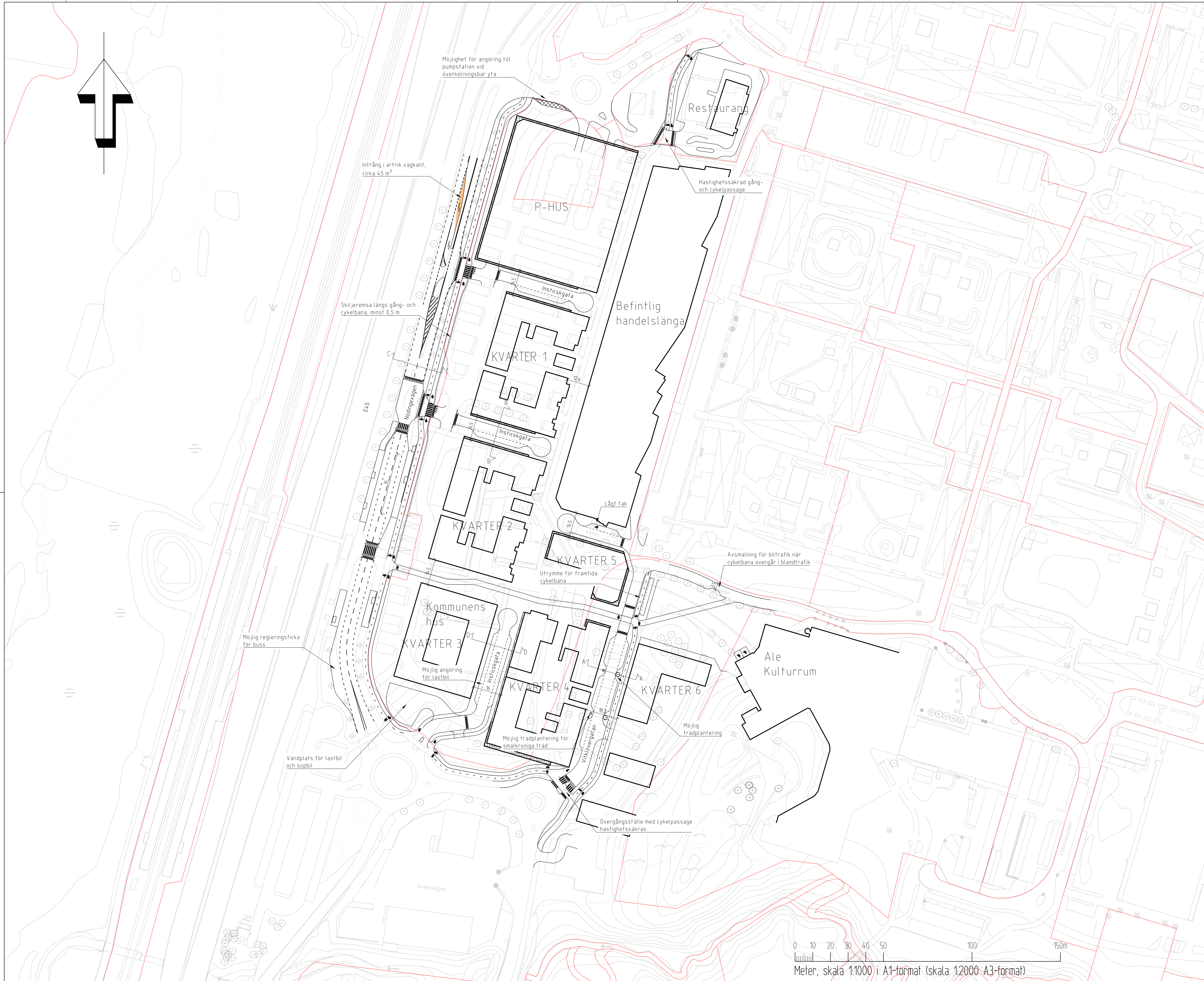
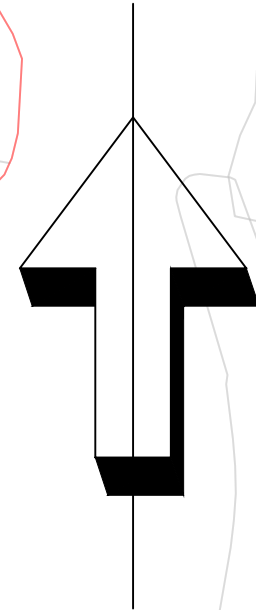
Figur 17 Översikt över genomförda utrymmeskontroller för sopbil (Los) - Detalj ur ritning T-31-1-10.



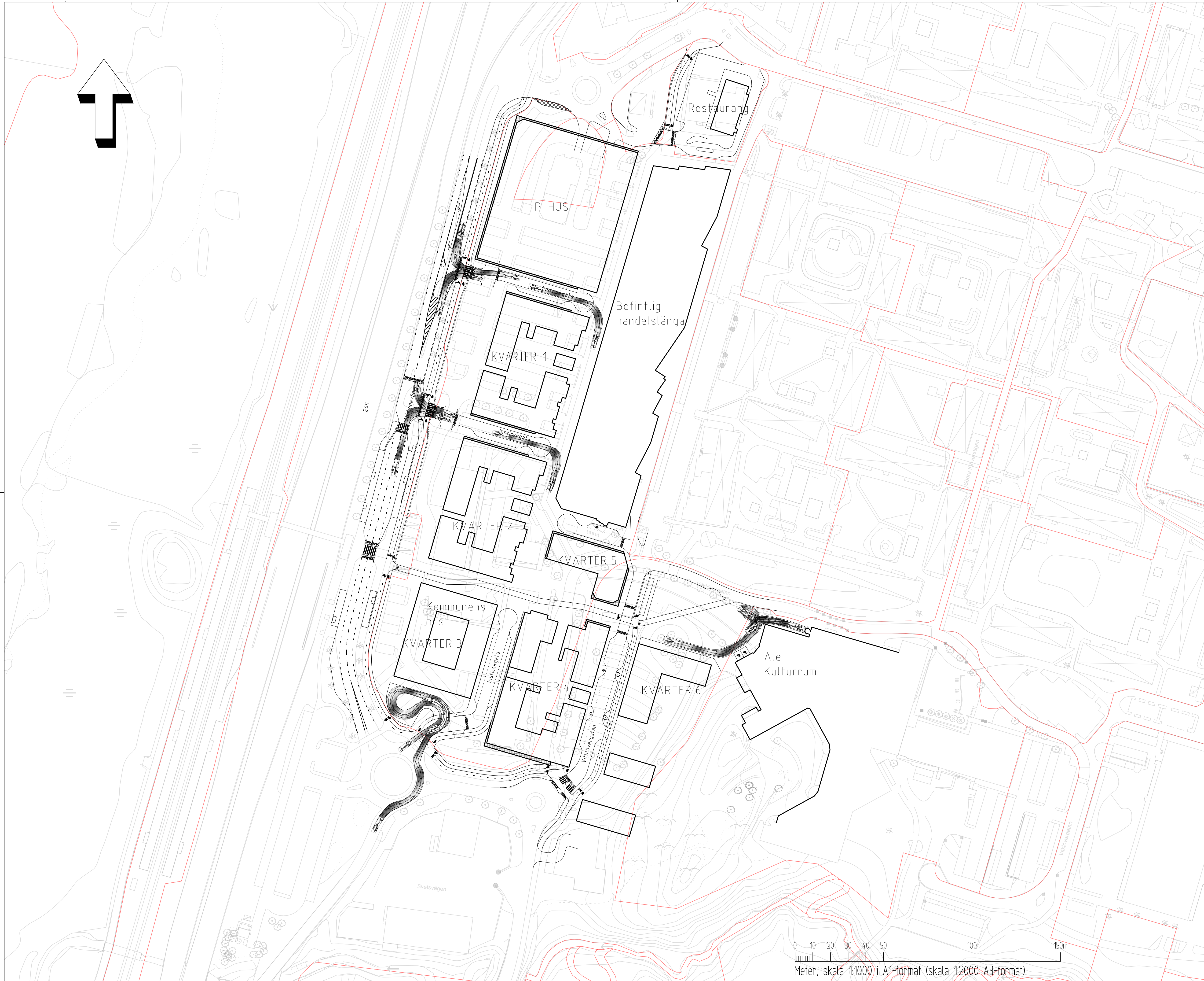
Figur 18 Översikt över genomförda utrymmeskontroller för lastbil (LBn) - Detalj ur ritning T-31-1-11.

BILAGOR

- Bilaga 1 – Planritning T-31-1-01
- Bilaga 2 – Sektionsritning T-31-2-01
- Bilaga 3 – Sektionsritning T-31-2-02
- Bilaga 4 – Sektionsritning T-31-2-03
- Bilaga 5 – Sektionsritning T-31-2-04
- Bilaga 6 – Utrymmeskontroll för Los T-31-1-10
- Bilaga 7 – Utrymmeskontroll för LBn T-31-1-11
- Bilaga 8 – Alternativ utformning Vitklövergatan T-31-1-02



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKUTREDNING FÖR DP CENTRALA NÖDINGE			
COWI			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg</small>		<small>010-850 10 00 www.cowi.se</small>	
<small>UPPDRAG NR</small> A225000	<small>RITAD/KONSTR AV</small> MTSU	<small>HANDLÄGGARE</small> M. SUNDBERG	
<small>DATUM</small> 2022-02-18	<small>ANSVARIG</small> ANDREAS FREDRIKSSON		
UTFORMNINGSFÖRSLAG DETALJPLAN NÖDINGE CENTRUM PLAN			
<small>SKALA</small> 1:1000 (A1)	<small>NUMMER</small> T-31-1-01	<small>I BET</small>	



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

**TRAFIKUTREDNING
FÖR DP CENTRALA NÖDINGE**



COWI AB
Skärgårdsgatan 1
Box 12076 Göteborg
010-850 10 00
www.cowi.se

UPPDRAG NR A225000	RITAD/KONSTR AV MTSU	HANDLÄGGARE M. SUNDBERG
DATUM 2022-02-18	ANSVÄRIG ANDREAS FREDRIKSSON	

Utrymmeskontroll för Los (Sopbil 10 m)
**DETALJPLAN NÖDINGE CENTRUM
PLAN**

SKALA 1:1000 (A1)	NUMMER T-31-1-10	BET 1
-----------------------------	----------------------------	-----------------

0 10 20 30 40 50 100 150m
Meter, skala 1:1000 i A1-format (skala 1:2000 A3-format)

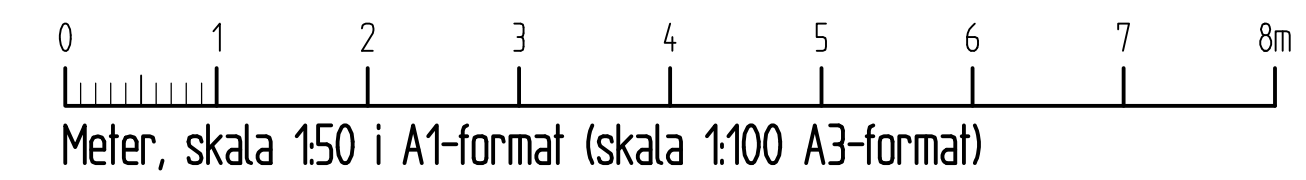
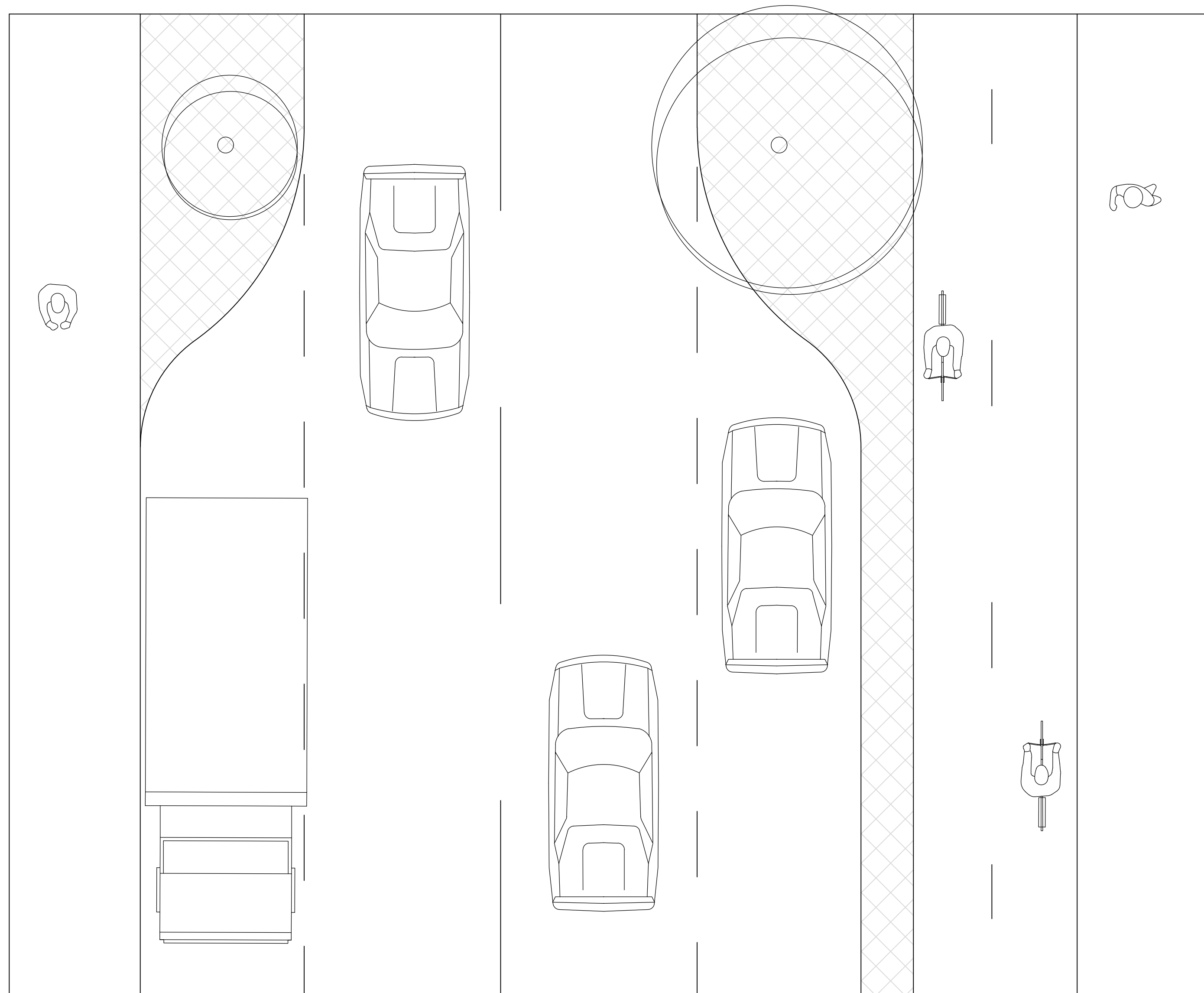
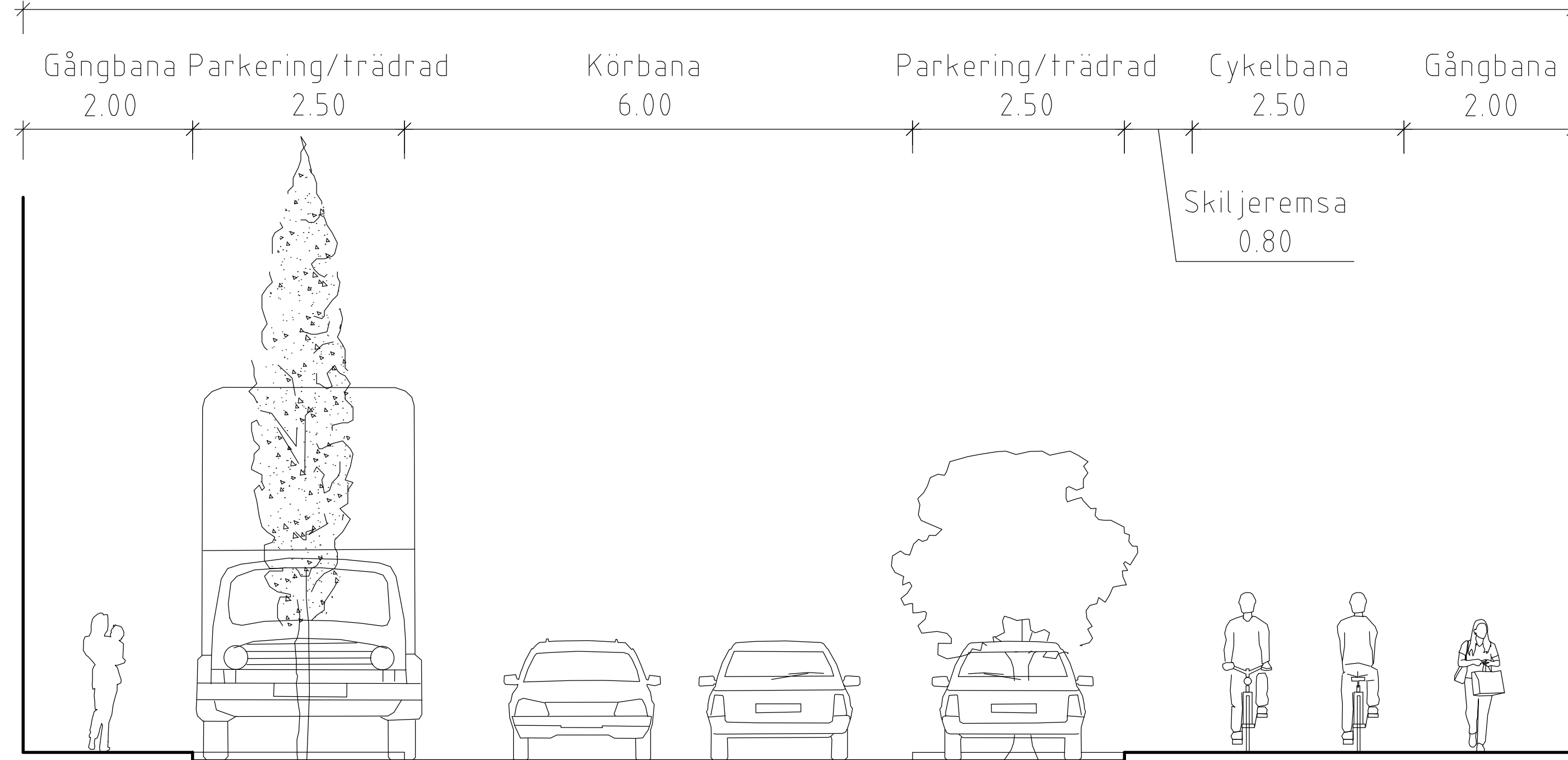


BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKUTREDNING FÖR DP CENTRALA NÖDINGE			
COWI			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg</small>		<small>010-850 10 00 www.cowi.se</small>	
UPPDRAG NR A225000	RITAD/KONSTR AV MTSU	HANDLÄGGARE M. SUNDBERG	
DATUM 2022-02-18	ANSVÄRIG ANDREAS FREDRIKSSON		
Utrymmeskontroll för Lbn (lastbil 12 m) DETALJPLAN NÖDINGE CENTRUM PLAN			
SKALA 1:1000 (A1)	NUMMER T-31-1-11	1 BET	

SEKTION A-A

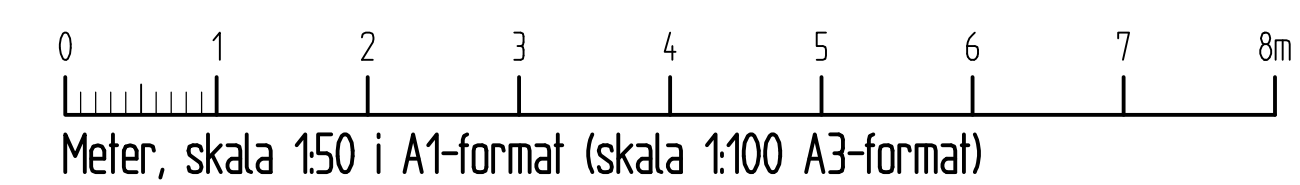
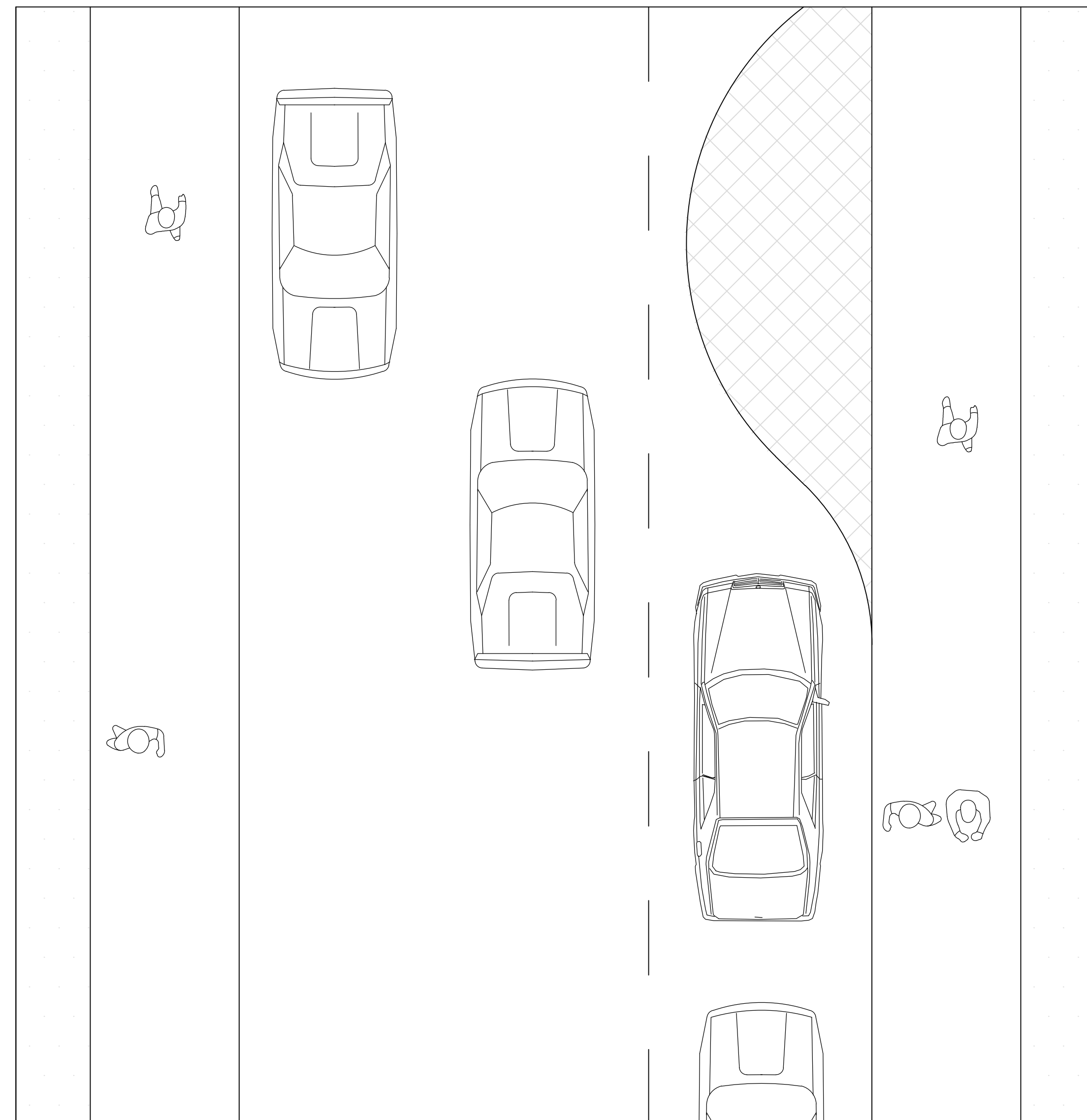
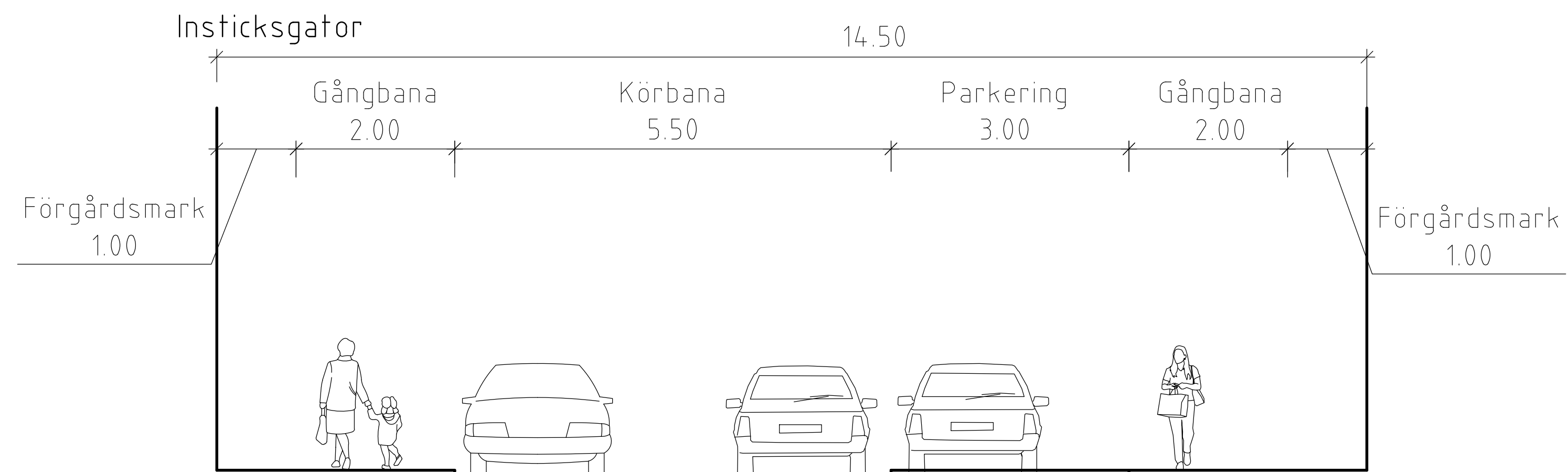
Södra delen av Vitklövergatan

18.30



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
Trafikutredning för centrala Nödinge			
COWI			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg 010-850 10 00 www.cowi.se</small>			
LUPPDRAG NR	RITAD/KONSTR AV	HANDLÄGGARE	
A225000	MTSU	MTSU	
DATUM	ANSVARIG		
2022-02-18	ANFO		
Sektion A-A			
Vitklövergatan			
Sektion och plan			
SKALA	NUMMER	BET	
1:50	T-31-2-01		

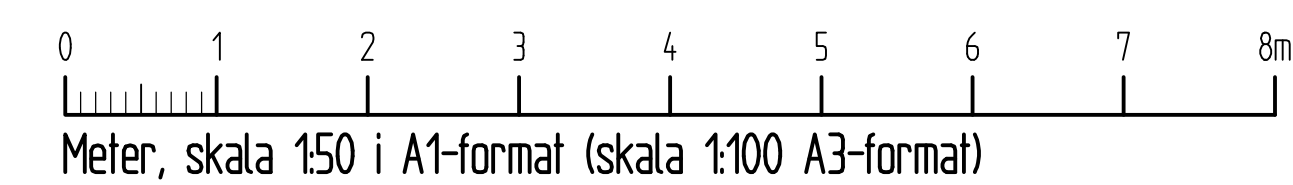
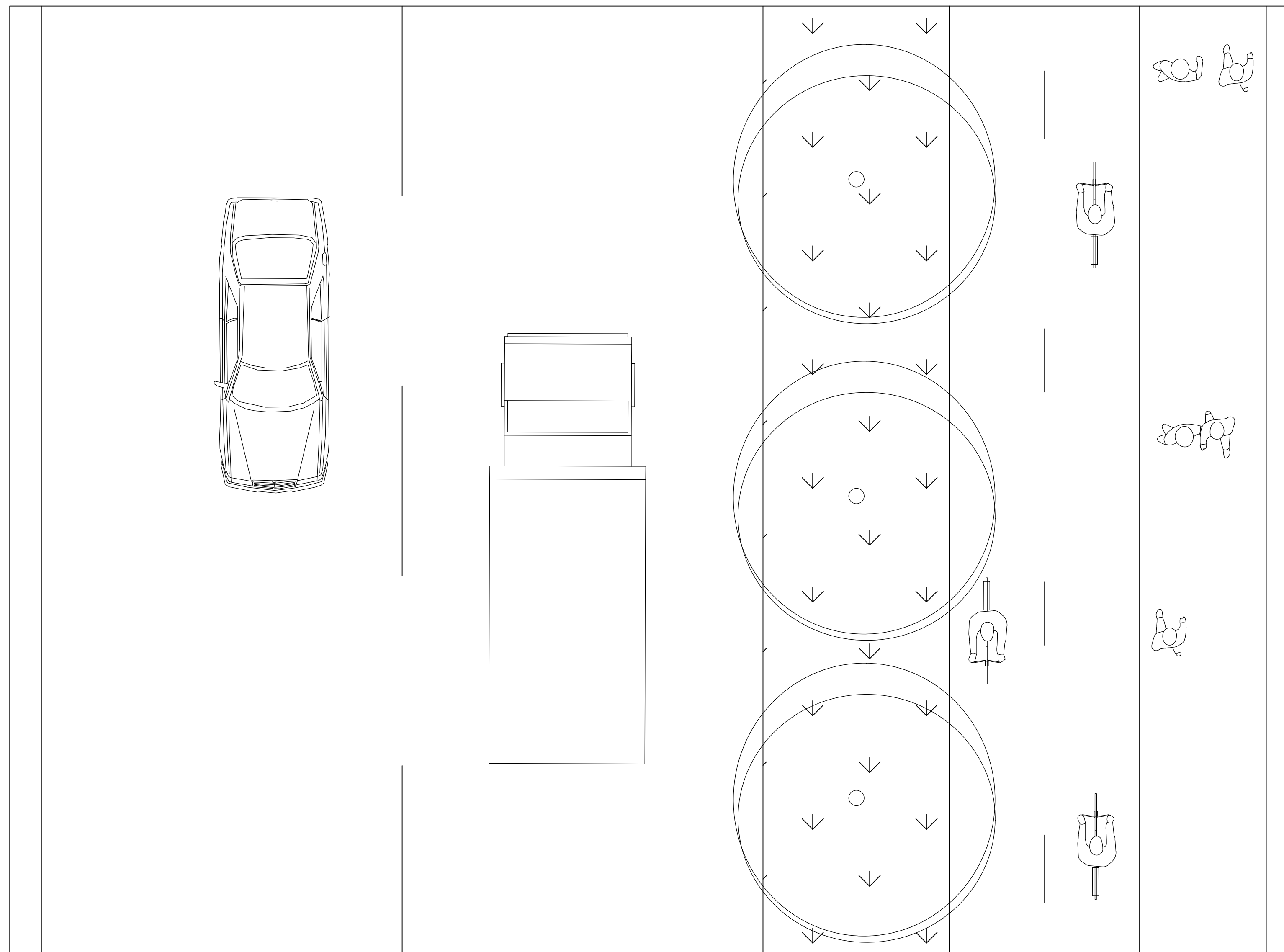
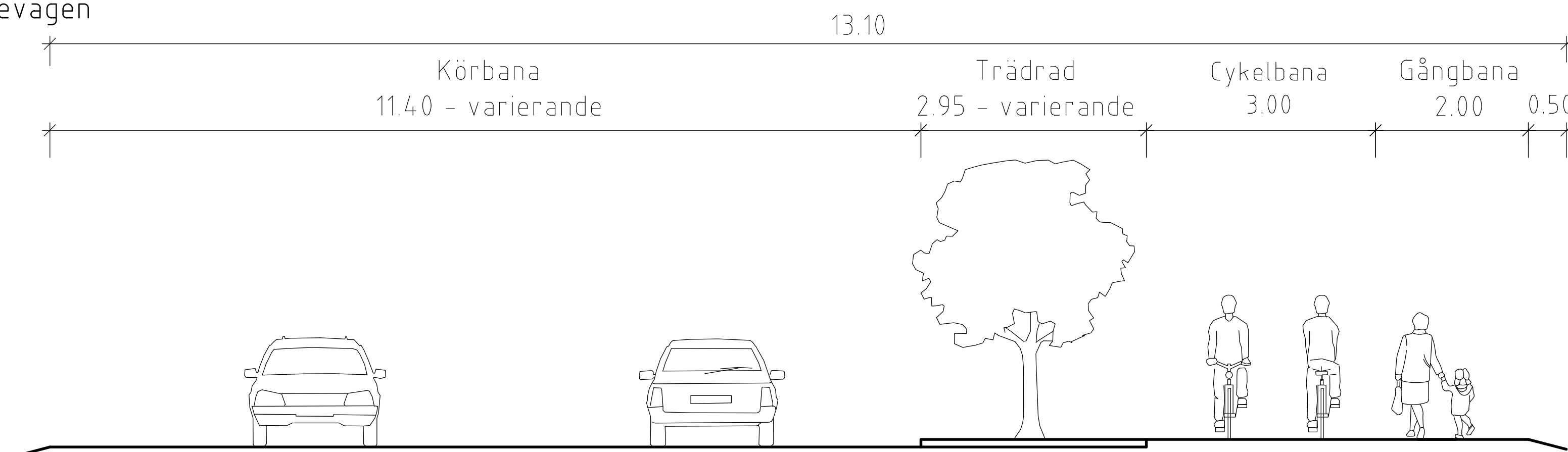
SEKTION B-B



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
Trafikutredning för centrala Nödinge			
COWI			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg 010-850 10 00 www.cowi.se</small>			
LUPPDRAG NR A225000	RITAD/KONSTR AV MTSU	HANDLÄGGARE MTSU	
DATUM 2022-02-18	ANSVARIG ANFO		
Sektion B-B Insticksgator Sektion och plan			
SKALA 1:50	NUMMER T-31-2-02	BET	

SEKTION C-C

Nödingevägen

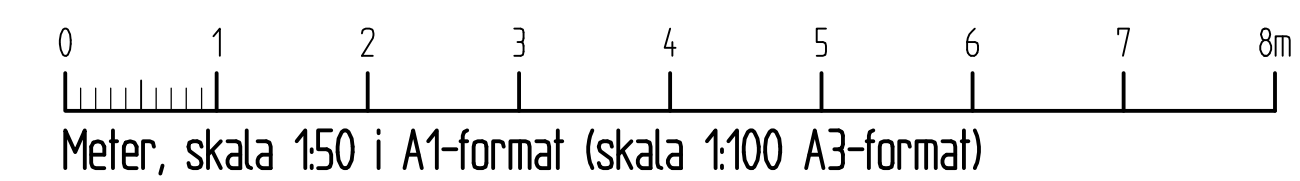
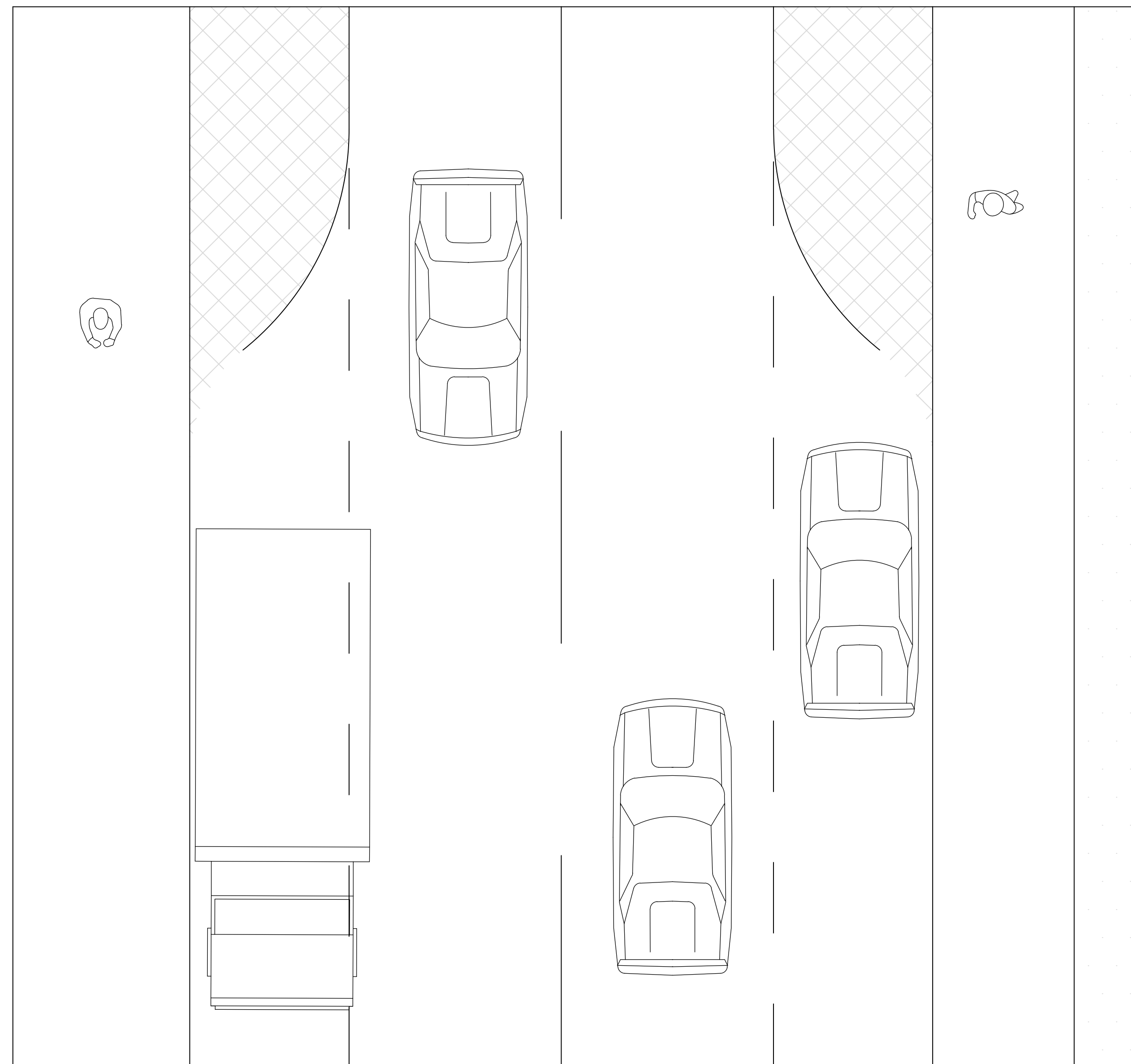
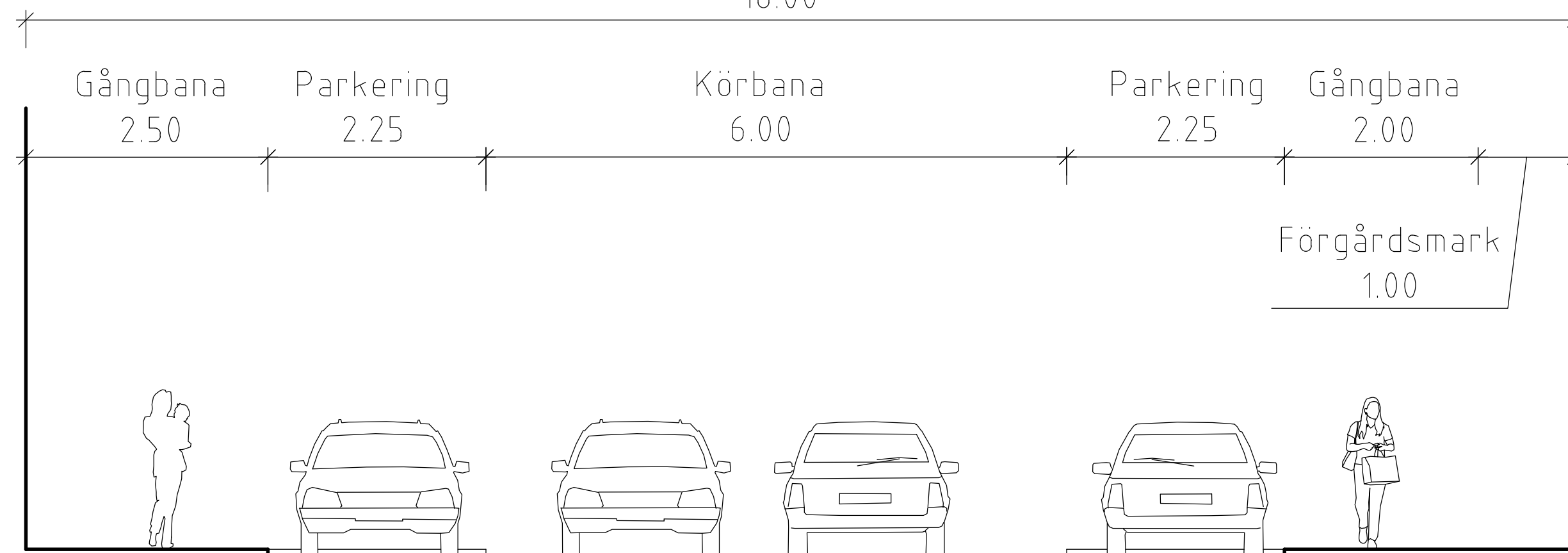


BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
Trafikutredning för centrala Nödinge			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg 010-850 10 00 www.cowi.se</small>			
UPPDRAG NR A225000	RITAD/KONSTR AV MTSU	HANDLÄGGARE MTSU	
DATUM 2022-02-18	ANSVARIG ANFO		
Sektion C-C Nödingevägen Sektion och plan			
SKALA 1:50	NUMMER T-31-2-03	1 BET	

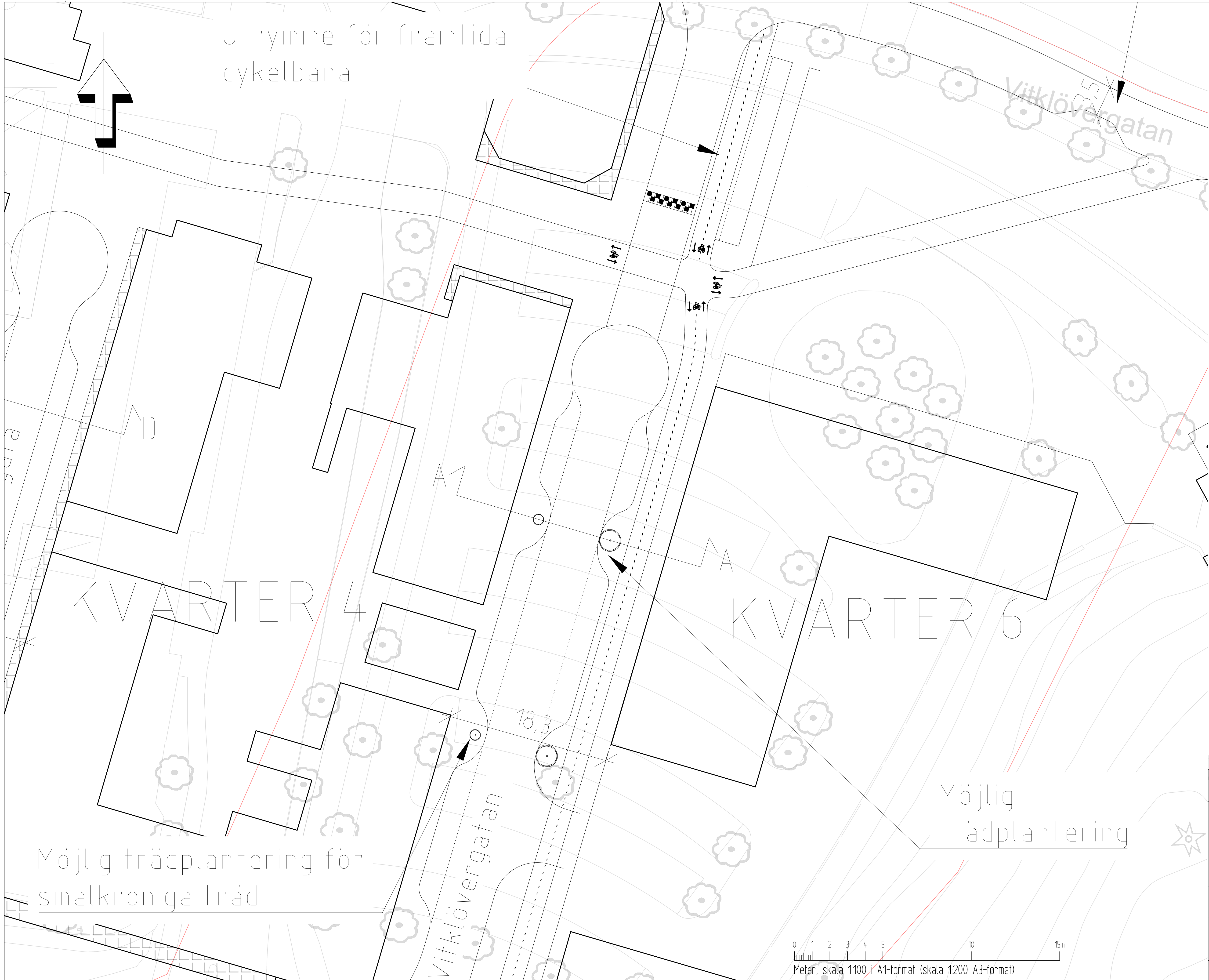
SEKTION D-D

Insticksgatan vid Kommunhuset

16.00



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
Trafikutredning för centrala Nödinge			
COWI			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg 010-850 10 00 www.cowi.se</small>			
UPPDRAG NR A225000	RITAD/KONSTR AV MTSU	HANDLÄGGARE MTSU	
DATUM 2022-02-18	ANSVARIG ANFO		
Sektion D-D Insticksgatan vid Kommunhuset Sektion och plan			
SKALA 1:50	NUMMER T-31-2-04	BET	



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKUTREDNING FÖR DP CENTRALA NÖDINGE			
COWI			
<small>COWI AB Skärgårdsgatan 1 Box 12076 Göteborg</small>		<small>010-850 10 00 www.cowi.se</small>	
<small>UPPDRAG NR</small> A225000	<small>RITAD/KONSTR AV</small> MTSU	<small>HANDLÄGGARE</small> M. SUNDBERG	
<small>DATUM</small> 2022-02-18	<small>ANSVÄRIG</small> ANDREAS FREDRIKSSON		
Alternativ utformning Vitklövergatan DETALJPLAN NÖDINGE CENTRUM PLAN			
<small>SKALA</small> 1:100 (A1)	<small>NUMMER</small> T-31-1-02	<small>BET</small>	