Kungsbacka

Trafik- och parkeringsutredning för Gottskär

Kungsbacka kommun

Handläggare: Karolina Oxfall, Trafikplanerare, Kungsbacka kommun

Granskare: Lars Björkman, Trafikplanerare, Kungsbacka kommun

© Utges av Kungsbacka kommun
Januari 2018

Innehåll

1 Inledning 5
1.1 Bakgrund 5
1.2 Avgränsningar 6
1.3 Aktörer och övriga intressenter 6
1.4 Tidigare planeringsunderlag och gällande planer 6

2 Trafikutredning 7
2.1 Nulägesbeskrivning 7
2.1.1 Trafikflöden och hastighetsgränser 9
2.1.2 Trafikolycksdata 12
2.2 Tänkbara åtgärder 12

3 Parkeringsutredning 15
3.1 Nulägesbeskrivning 15
3.2 Parkeringstal för bil 15
3.3 Tänkbara åtgärder 16

4 Diskussion och rekommendation 18

Bilagor

Bilaga 1 GC-väg Gottskärsvägen

Bilaga 2 Bussvändning Hamnplan

Bilaga 3 Bussvändning Kiosk

1 Inledning

Gottskär ligger ca 15 km söder om Kungsbacka på Onsalahalvön. Gottskär är en plats med historia där havet och hamnen utgör ortens attraktionskraft och karaktär. Under sommarhalvåret lever orten upp med turism- och fritidsaktiviteter.

Gottskärsvägen utgör huvudstråket som knyter ihop två viktiga platser: Klaraplan och Hamnplan. Hamnen är betydelsefull för Gottskärs identitet. Förutom småbåtshamnen med både privata båtplatser och gästhamn har Gottskär en aktiv segelklubb. Orten är särskilt välbesökt i samband med tävlingar. Vid Klaraplan finns en busshållplats samt en större parkeringsplats för besökare till Gottskär.

Vägsystemet består av statliga vägar där Trafikverket är väghållare och enskilda vägar där Gottskär-Dragets samfällighetsförening är väghållare. För stora delar av Gottskär finns en gammal detaljplan från 1960.

1.1 Bakgrund

Hamnplan är hjärtat av Gottskär och idag är platsen till största del belagd med asfalt och inrymmer ett 90-tal parkeringsplatser. För att utveckla platsen och höja dess attraktivitet som målpunkt behöver mark där det idag är parkeringsplatser tas i anspråk för att ge plats åt nöjen, friluftsliv och rekreation. För att möjliggöra denna omvandling krävs ett helhetsgrepp av trafik- och parkeringsfrågan då trafiksituationen i Gottskär under framförallt högsommaren är ansträngd då gångtrafikanter, cyklister och bilister samsas i det trånga trafiksystemet.

I Förstudie Gottskär: Det framtida Gottskär har följande målbild för trafiken i området formulerats:

-Att parkera bilen vid Klaraplan känns som en självklarhet för besökaren. Promenaden till hamnen eller Utholmen är trevlig och det är lätt att hitta vägen, även om man inte har varit i Gottskär tidigare.

-Besökaren kan enkelt ta bussen till Klaraplan. På sommaren vänder bussen vid hamnplanen för ökad tillgänglighet. Missar man bussen blir inte väntan på nästa buss så lång eftersom man alltid kan strosa en stund i hamnen, ta en kaffe eller bara sitta ned och titta på utsikten från en bänk vid havet.

-Utmed den östra stranden, från hamnen till Utholmen, finns ett attraktivt stråk, en strandpromenad som knyter samman de två målpunkterna.

Denna utredning kommer att utreda förutsättningar för att uppfylla målbilden.

1.2 Avgränsningar

Denna trafikutredning är avgränsad till att behandla trafiken i och i direkt anslutning till Gottskär. Väg 940, Gottskärsvägen, väg 941 Dragsvägen, de enskilda gatorna i direkt anslutning till Hamnplan och Utholmen samt publika parkeringsytor.

1.3 Aktörer och övriga intressenter

Trafikverket är väghållare för Gottskärsvägen samt Dragsvägen och har därmed ansvar för drift och underhåll av vägen. Trafikverket fattar beslut om vilka fysiska åtgärder som får göras på och i direkt anslutning av vägarna.

Gottskär-Dragets samfällighetsförening är väghållare för gatorna i Gottskär och har därmed ansvar för drift och underhåll. Föreningen fattar beslut om vilka fysiska åtgärder som får göras på och i direkt anslutning av gatorna.

Figur 1 Kartbild över Gottskär. Väg 940, Gottskärsvägen och väg 941 Dragsvägen i gult är statliga vägar. Resterande vägar och gator i vitt har enskilt huvudmannaskap

Kungsbacka kommun har i sin Gång- och cykelstrategi formulerat en målbild för huvudnätet för gång- och cykel i kommunen där sträckan längs med Gottskärsvägen är med. Kommunen har också ambitioner inom planarbetet med Gottskär att öka Gottskärs attraktivitet och potential som besöksmål och därmed förbättra infrastrukturen i området. Kommunen ansvarar för parkeringsytorna vid Klaraplan, Hamnplan och vid den gamla affären.

Följande övriga aktörer och intressenter har identifierats: fastighetsägare, boende och verksamma längs vägen, Hallandstrafiken, Västtrafik, Räddningstjänsten, Region Halland samt Länsstyrelsen i Hallands län.

1.4 Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Gång- och cykelväg längs med Gottskärsvägen finns med i kommunens Gång- och cykelplan 2013-2016 som ett objekt för framtida planering.

2 Trafikutredning

I detta avsnitt beskrivs trafiksituationen idag och hur den kan komma att se ut med framtida utveckling av Gottskär.

2.1 Nulägesbeskrivning

Trafiksystemet i Gottskär är trångt. Sommartid ökar trafiken på Gottskärsvägen och trycket på parkeringen på Hamnplan är stort. Gångtrafikanter, cyklister och bilister samsas på de trånga vägarna och gatorna. Gottskärsvägen som är huvudväg upplevs som osäker och otrygg för framför allt oskyddade trafikanter.

Gottskärsvägen, Dragsvägen samt större gator i området har gatubelysning. Gottskärsvägen och Dragsvägen har Bärighetsklass 1. Övriga gator är inte bärighetsklassade.

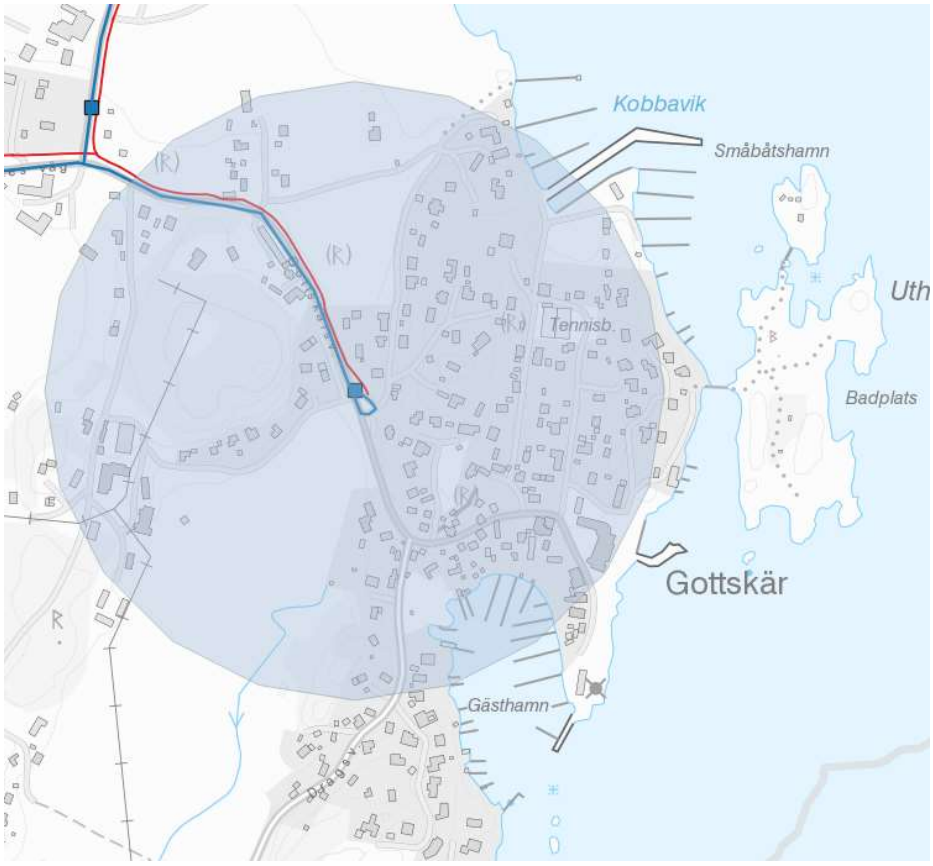
Figur 2 Flygfoto över Gottskär

Gottskär trafikeras av en buss med hållplats vid Klaraplan. Busshållplatsen som heter ”Gottskär” ligger på stråket Onsala-Kungsbacka (-Göteborg) som av Region Halland, som är kollektivtrafikhuvudmän, utpekats som ett mycket starkt kollektivtrafikstråk i Halland. Idag trafikerar buss 731 sträckan och att ta sig till Kungsbacka tar enligt tidtabell 24 minuter. Att ta sig samma sträcka med bil tar 18-

22 minuter beroende på om det är låg- eller högtrafik. Restidskvoten, måttet på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid, blir således mellan 1,1-1,3. Enligt Sveriges kommuner och landsting (SKL) skall restidskvoten vara mindre än 1,5 för att anses acceptabel vilket det i så fall skulle vara i detta fall. Viktigt att poängtera är dock att restidskvoten beräknades på reserelationen Kungsbacka resecentrum och Klaraplan. För att få en korrekt restidskvot behöver man se på hela resan alltså promenad mellan startpunkt och hållplats/parkering samt gångavstånd mellan hållplats/parkering och målpunkt.

Cirka 300 personer bor inom en 400 meters radie från Klaraplan. Det är cirka 30% av alla boende i området. Det är boende längs med Dragsvägen som har längre än 400 meter till hållplatsen.

Kollektivtrafikens linjesträckning är redovisad på kartbilden i figur 2 nedan.



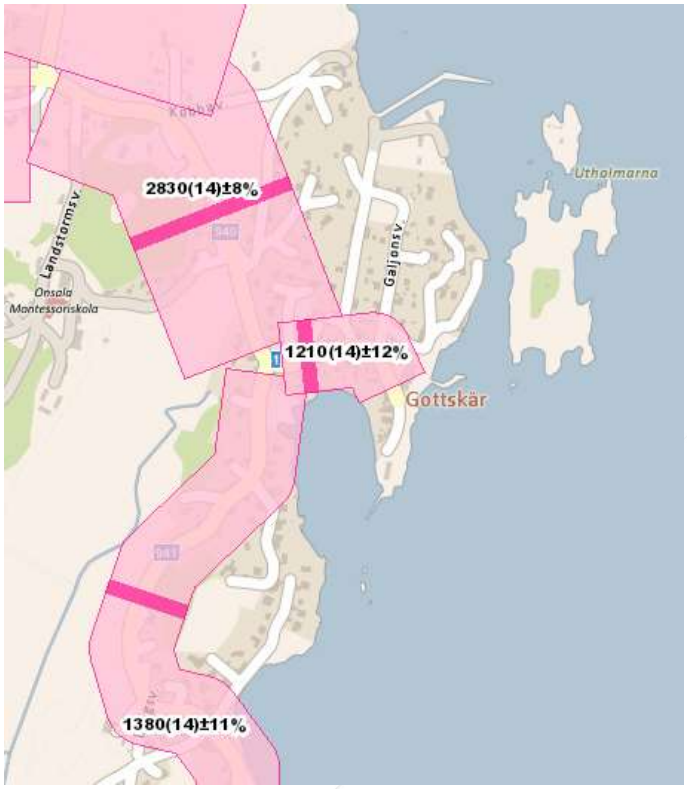
Figur 3 Kollektivtrafikens linjesträckning (Blå linje – Sträckor som trafikeras av kollektivtrafik, Blå fyrkant – Hållplats, Ljusblå cirkel – Radie 400 meter från hållplats, Röd linje – Gång och cykelväg)

Gångavståndet mellan Klaraplan och Hamnplan är cirka 500 meter. Gångavståndet mellan Klaraplan och Utholmen (bron) är cirka 750 meter.

2.1.1 Trafikflöden och hastighetsgränser

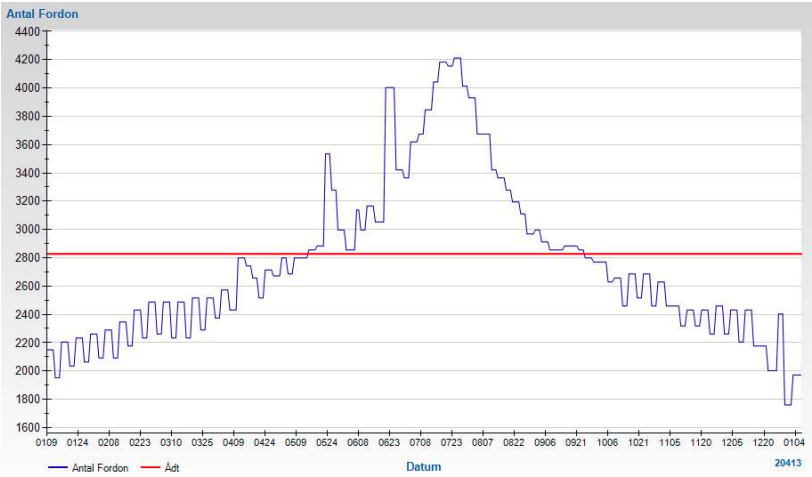
Antalet invånare som bor i Gottskär och använder Gottskärsvägen för transporter till och från sin bostad är cirka 1000 personer. Trafikflöde år 2014 var på Gottskärsvägen 2830 fordon/dygn mellan Gathes väg och Dragsvägen och 1210 fordon/dygn mellan Dragsvägen och hamnen. På Dragsvägen var trafikflödet 1380 fordon/dygn år 2014.

Alla trafikflöden är redovisade i figur 4.

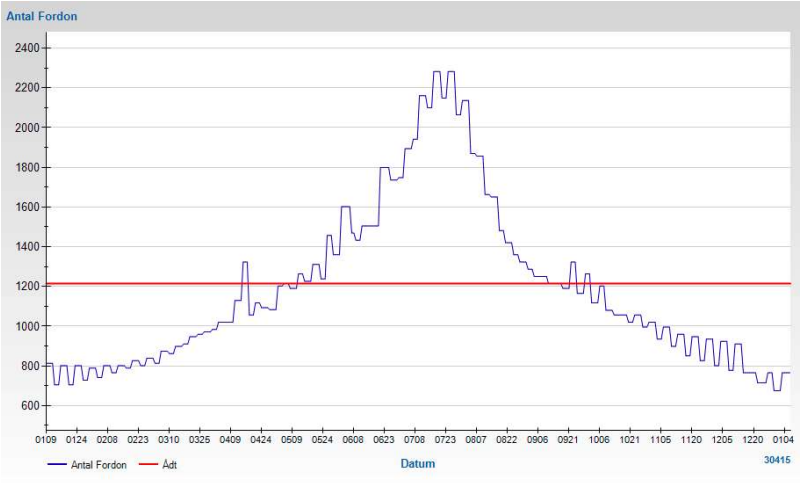


Figur 4 Trafikflöden, hämtade från Trafikverket.se

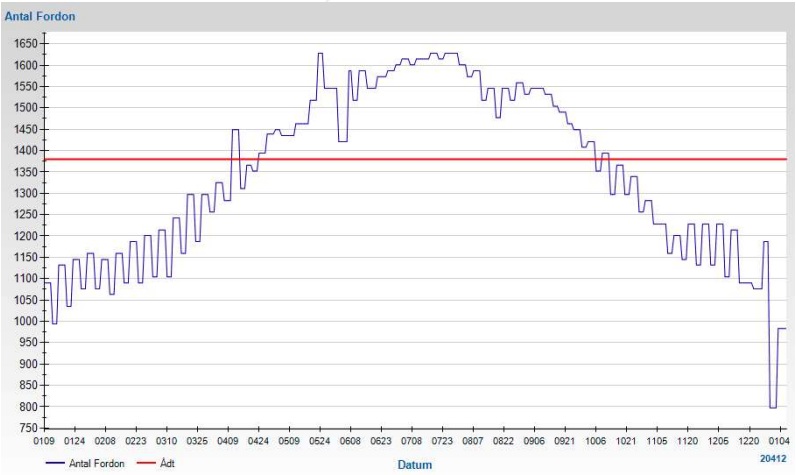
Som man kan se i diagrammen i figur 5-7 nedan är det stor skillnad på trafikflödet under året. Under högsommaren är flödet 84% högre än årsmedelvärdet på Gottskärsvägen mellan Dragsvägen och Hamnplan (tabell 1). Den stora årstidsväxlingen tyder på att Gottskär är en målpunkt som främst besöks under sommartid.



Figur 5 Teoretiskt medeldygnsflöde, Gottskärsvägen mellan Gathes väg och Dragsvägen



Figur 6 Teoretiskt medeldygnsflöde, Gottskärsvägen mellan Dragsvägen och Hamnplan



Figur 7 Teoretiskt medeldygnsflöde, Dragsvägen

Tabell 1 Trafikflöden hämtade från trafikverket.se och uppräknade med 1% till 2040

		fordon/dygn	fordon/dygn		fordon/dygn
	år	årsmedel	teoretiskt maxdygn	ökning	år 2040
Gottskärsvägen (Gathes väg-Dragsvägen)	2014	2830	4200	48%	3670
Gottskärsvägen (Dragsvägen-Hamnen)	2014	1240	2280	84%	1610
Dragsvägen	2014	1380	1625	18%	1790

Den skyltade hastigheten i Gottskär är till största del 30km/h. På Gottskärsvägen är hastigheten 40km/h mellan Gathes väg och 50 meter norr om Kells hage. Hastighetsgränserna är redovisade på kartbilden i figur 8 nedan.

Figur 8 Tillåten hastighet i Gottskär, hämtat från NVDB. (Grön=30km/h, Gul=40km/h)

I Trafikverkets Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket, 2014) ställts det upp kriterier för trafiksäkerhet där hastighet och årsdygnstrafik är de två parametrarna. Enligt detta kriteriet är vägar och gator i Gottskär lämpliga för cykelvägvisning då hela trafiksystemet har högsta tillåtna hastighet på 30km/h.

2.1.2 Trafikolycksdata

Under tidperioden 2006-2015 har 3 olyckor inträffat i Gottskär som är rapporterade i STRADA. Alla tre olyckor är av lindrig eller måttlig svårighetsgrad. Två stycken är singelolyckor med fotgängare där båda kört spark. En olycka är mellan en cyklist och bilist. Alla olyckor involverar barn.

Figur 9 Olycksstatistik 2006-2015, STRADA

2.2 Tänkbara åtgärder

För att öka trafiksäkerheten för fram för allt oskyddade trafikanter har åtgärder föreslagits och analyserats. I tabell 4 nedan listas samtliga föreslagna och analyserade åtgärder, ungefärligt sorterade enligt stegen i fyrstegsprincipen. Utifrån målet har även en bedömning av åtgärdernas bidrag till måluppfyllelse gjorts. Bedömningen sker enligt nedanstående skala:

Åtgärden bidrar i hög grad till att målet uppfylls
Åtgärden bidrar delvis till att målet uppfylls
Åtgärden bidrar inte till att uppfylla målet

Här har också gjorts en samlad bedömning av effekter på hastighet, trafiksäkerhet och trygghet. Hastigheten är helt avgörande för den faktiska trafiksäkerheten. Trafiksäkerhet anger den samlade trafiksäkerheten. Trygghet är här den upplevda kvaliteten, som i vissa lägen kan skilja sig från ”objektiv” trygghet. Vissa åtgärder fordrar djupare utredningar för att kunna bedömas fullt ut. I tabellen nedan anges även en grov kostnadsbedömning, indelad i följande intervall.

Låg = trolig kostnad under 100 000 kr
Medel = trolig kostnad mellan 100 000 och 1 miljon kr
Hög = trolig kostnad över 1 miljon kr

Tabell 2 Tänkbara åtgärder

Åtgärder som studerats och bedömts	**Uppskattad kostnad för åtgärder**	**Bedömt bidrag till uppfyllelse av uppsatta målbild**	**Samlad bedömning av effekter - - - till +++**	**Övrigt, t.ex. synergier mellan åtgärder, flexibilitet, osäkerheter**
1. Mobility management (Steg 1)	Låg	Åtgärden bidrar inte till att målet uppfylls	-Kan ge minskad biltrafik på vägen, men bidrar inte nämnvärt till målet att skapa en säker och trygg väg för oskyddade trafikanter	Kan vara ett viktigt medel för att minska biltrafiken efter att en fysisk åtgärd utförts.
2. Hastighetspåminnare (upprepar skylten med hastighetsbegränsningen) (Steg 2)	Låg	Åtgärden bidrar delvis till att målet uppfylls	+ Ger sänkt hastighet (10-15 %) och därmed ökad trygghet	Ej utrett i vilken grad hastighetsbegränsningen överskrids idag. Idag använd dessa vid särskilt utpekade platser
3. Fartkameror (ATK) tillsammans med sänkt hastighetsbegränsning (Steg 2)	Medel	Åtgärden bidrar delvis till att målet uppfylls	+ Ger sänkt hastighet och därmed ökad trygghet.	Ej utrett i vilken grad hastighetsbegränsningen överskrids idag. Låga trafikflöden och relativt få och lindriga olyckor motiverar inte ATK.
4. Hastighetssänkande åtgärder (farthinder) på vägen. Lämpligen placerade vid de punkter där flest passager sker för att säkra gång- och cykelpassager tvärs vägen.(Steg 3)	Medel	Åtgärden bidrar i hög grad till att målet uppfylls	++ Säkrar en låg hastighet	Ej utrett i vilken grad hastighetsbegränsningen överskrids idag. Trafikverket är väghållare och beslutar om denna typ av åtgärd.
5. Anlägga en gång- och cykelväg på befintlig väg (Steg 2)	Hög	Åtgärden bidrar i hög grad till att målet uppfylls	+++ Förbättrar säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.	Då vägen på vissa sträckor är mycket smal är utrymmet begränsat. En skiss på utformning kan ses i Bilaga 1. Kan kombineras med åtgärd 4, 6 och 7.

6. Anlägga ny gång- och cykelväg utmed sträckan. (Steg 3)	Hög	Åtgärden bidrar i hög grad till att målet uppfylls	+++ Förbättrar säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.	Då tomter på vissa sträckor ligger mycket nära vägen är utrymmet begränsat. En skiss på utformning kan ses i Bilaga 1. Kan kombineras med åtgärd 4, 5 och 7.
7. Två-minus-ett-väg. En väg med ett körfält för bilar och två för gående och cyklister, ett på vardera sidan. (Steg 3)	Medel	Åtgärden bidrar delvis till att målet uppfylls	+ I en accepterande miljö förbättrar åtgärden säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Åtgärden ger de oskyddade en högre status än övrig fordonstrafik.	Bilisterna har bara ett körfält. Vid möte måste detta ske på de oskyddades villkor. Vägens hastighetsbegränsning måste ses över om detta ska vara ett realistiskt alternativ. Kan på sträckor kombineras med 4,5 och 6.
8. Ny hållplats vid Hamnplan (Steg 3)	Medel	Åtgärden bidrar delvis till att målet uppfylls	+ Ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken gör att färdmedlet blir mer attraktivt	En hållplats vid Hamnplan ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken vid målpunkten och bussen för blir ett mer attraktivt färdsätt vilket kan bidra till att biltrafiken längs med Gottskärsvägen minskar Skisser på hur stor yta en buss skulle ta kan ses i Bilaga 2.Vändning vid kiosken är inte möjlig då plats för hållplatsens plattform inte finns. Tillgängligheten till kollektivtrafiken för boende längs med Dragsvägen skulle dock inte förändras. Denna åtgärd kommer att leda till åtgärden i punkt 9.
9. Färre parkeringsplatser vid Hamnplan	Medel	Åtgärden bidrar delvis till att målet uppfylls	+ Sämre tillgänglighet till bilparkeringar gör att det färdmedlet blir mindre attraktivt	Färre parkeringsplatser på Hamnplan borde leda till mindre trafik på Gottskärsvägen. En brist på parkering kan dock leda till ökad söktrafik. Ett parkeringsledningssystem kan dock motverka detta. Viktigt att poängtera är att det alltid måste finnas parkeringar för rörelsehindrade och för korta ärenden.

3 Parkeringsutredning

I detta avsnitt beskrivs parkeringsutbudet idag och hur den kan komma att se ut med framtida utveckling av Gottskär.

3.1 Nulägesbeskrivning

Det finns idag cirka 190 parkeringsplatser för bil i Gottskär. Cirka 80 platser finns vid Klaraplan, 93 platser vid Hamnplan varav 5 platser är för rörelsehindrade och 12 platser är förhyrda samt 20-25 platser vid den gamla affären. På Hamnplan finns det 9 parkeringsplatser för MC. På Klaraplan och vid gamla affären tas ingen avgift ut för parkering men vid Hamnplan är avgiften 5kr per timme eller 20kr per dygn.

Cyklar och mopeder parkeras i direkt anslutning till målpunkterna och vid Utholmen ställer detta till med framkomlighetsproblem under fina sommardagar.

3.2 Parkeringstal för bil

I och med utvecklingen av Gottskär kommer fler bostäder och verksamheter tillkomma. Den nya markanvändningen kommer att generera trafik och efterfrågan på parkering kommer att öka. I följande avsnitt kommer frågan om parkering analyseras. Parkeringstal för Gottskär har tagits fram med hänsyn till platsens läge. Dessa redovisas i tabell 2 nedan.

Tabell 3 Parkeringstal i Gottskär

Parkeringstal	Antal	Enhet	Behov	Övrigt
Boende i flerbostadshus inkl gäster	18	/1000BTA	dygnsuppställning	
Kontor	25	/1000BTA	heldagsuppställning	
Handel	50	/1000BTA	cirka 2 timmar	
Restaurang (inkl uteservering)	25	/1000BTA	cirka 2 timmar	
Hamnverksamhet	0,1	/båtplats	dygnsuppställning	Det bedöms att behovet av plats för lastning och lossning (max 10 minuter) i direkt anslutning till hamnen är 1 plats/60 båtplatser
Bad och rekreation	-	-	heldagsuppställning	Det bedöms att det i området behövs 40 platser

Parkeringsplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd är ett måste och ska placeras nära målpunkten. Antalet platser beror på efterfrågan men en utgångspunkt är att antalet uppgår till 2-3% av samtliga bilplatser (dock minst en plats). Avståndet mellan plast och målpunkt bör inte överstiga 25 meter.

Samnyttjande av parkering

Samma parkeringsplats kan nyttjas av flera olika bilister om efterfrågan på platsen sker vid olika tidpunkter. Tabell 2 nedan kan användas för att beräkna samnyttjandet av platserna. Viktigt att poängtera är att det totala antalet bilplatser vid samnyttjande inte får det understiga det enskilda behovet för respektive kategori.

Tabell 4 Tabell för samutnyttjande i Gottskär

Beläggning i procent	**Sommar (under säsong)**			**Vinter (övrig tid)**		
	Dag	**Kväll**	**Natt**	**Dag**	**Kväll**	**Natt**
Boende i flerbostadshus	90	100	100	50	100	100
Kontor	10 - 20	0	0	100	10 - 20	0
Handel	100	50	0	40	10	0
Restaurang	100	60 - 70	0	75	50	0
Hamn	100	50	50	10	0	0
Bad/Rekreation	100	25	0	20	0	0

3.3 Tänkbara åtgärder

Tänkbara åtgärder för att öka Gottskärs tillgänglighet och attraktivitet kommer att redovisas under följande rubriker.

Attraktivare cykel- och mopedparkering

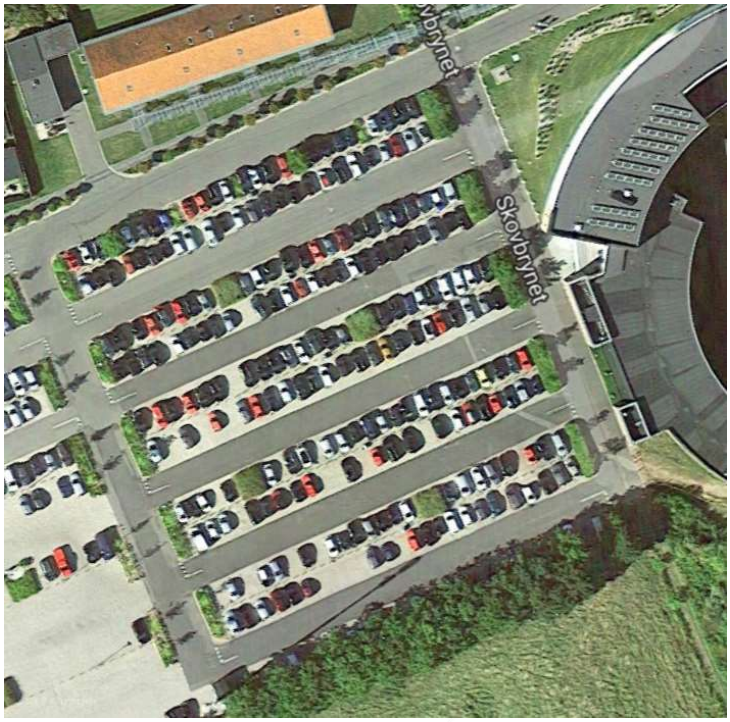
Tydligare och attraktivare cykel- och mopedparkering i direkt anslutning till viktiga målpunkter i området är centralt för att öka viljan att ta sig till Gottskär med dessa färdmedel. Särskilt borde parkeringsmöjligheten vid Utholmen ses över då parkerade cyklar vid bron ger framkomlighetsproblem under fina sommardagar.

Hamnplan

Idag är Hamnplan till största del enbart en parkeringsplats. Om fler funktioner skall inrymmas behöver mark där det idag är parkering tas i anspråk. Det är dock viktigt att parkering finns för rörelsehindrade med särskilt tillstånd, angöring, lastning- och lossning och korta ärenden.

Klaraplan

För att få besökare till Gottskär att ställa bilen redan vid Klaraplan krävs åtgärder på sträckan mellan Klaraplan och Hamnplan (Förslag på åtgärder återfinns i avsnitt 2.3). Själva parkeringen måste också ses över och få en tydligare och mer tilltalande utformning. Detta kommer att höja platsens attraktivitet och tryggheten kommer därmed att öka. I figur 9 och 10 återfinns inspirationsbilder från Nyborg i Danmark.



Figur 10 Flygfoto över parkering vid Nyborg Strand

Figur 11 Streed view på parkering vid Nyborg Strand

4 Diskussion och rekommendation

Teknik förordar en kombination av flera åtgärder för att öka attraktiviteten i området. För att minska biltrafiken till hamnen krävs det en trafiksäkerhet och trygg förbindelse för oskyddade trafikanter längs med Gottskärsvägen så promenaden mellan Klaraplan och Hamnplan blir en upplevelse. Då utrymmet på sträckan är mycket begränsat kommer med största sannolikhet utformningen av gång- och cykelförbindelsen variera beroende på utrymmet som finns att bygga på. Detta i kombination med en ombyggnad av parkeringsplatsen vid Klaraplan borde leda till att viljan blir större att parkera bilen vid Klaraplan.

En ny hållplats på Hamnplan skulle göra kollektivtrafiken till området mer attraktiv men har även negativ påverkan på reslängder och en ökad andel tung trafik på sträckan mellan Klaraplan och Hamnplan. Bussen behöver också mycket plats när den skall vända på Hamnplan vilket måste vägas mot andra kvaliteter. Om man väljer att inte skapa en ny hållplats vid Hamnplan i detta projekt är det ändå viktigt att inte bygga bort möjligheten att göra detta i framtiden.

Tydligare och attraktivare cykel- och mopedparkering i direkt anslutning till viktiga målpunkter i området är viktigt för att öka viljan att ta sig till Gottskär med dessa färdmedel.

Förslag på GC-bana i Gottskär

2,5 m separat GC ikl kantsten

2,3 m samnyttjad GC ink gatsten

Körbanebredd 5 m vid separat GC

Körbanebredd 2,7 m vid samnyttjad GC

Möte mellan två tunga Lbn är inte möjligt på delarna med separat GC. På delar med samnyttjad GC är möte möjligt men kommer förmodligen ske i väldigt låga hastigheter.

REV	ÄNDRINGEN AVSER	PROJEKTÖR	GRANSKAD AV	GODKÄND AV	DATUM

UTREDNING

Kungsbacka
Tel. 0300–834000

GOTTSKÄR
GC-BANA
GOTTSKARSVÄGEN

GRANSKNINGSHANDLING

PROJEKTLEDARE	PROJEKTÖR	GRANSKARE	FORMAT	ARKIVERINGSFÖLJD
PON	PON	GRANSK	A1	
KBA FASTSTÄLLD AV PON	20171030	SKALA 1:500	RITNINGSNUMMER 01	REV A

REV	ÄNDRINGEN AVSER	PROJEKTÖR	GRANSKAD AV	GODKÄND AV	DATUM

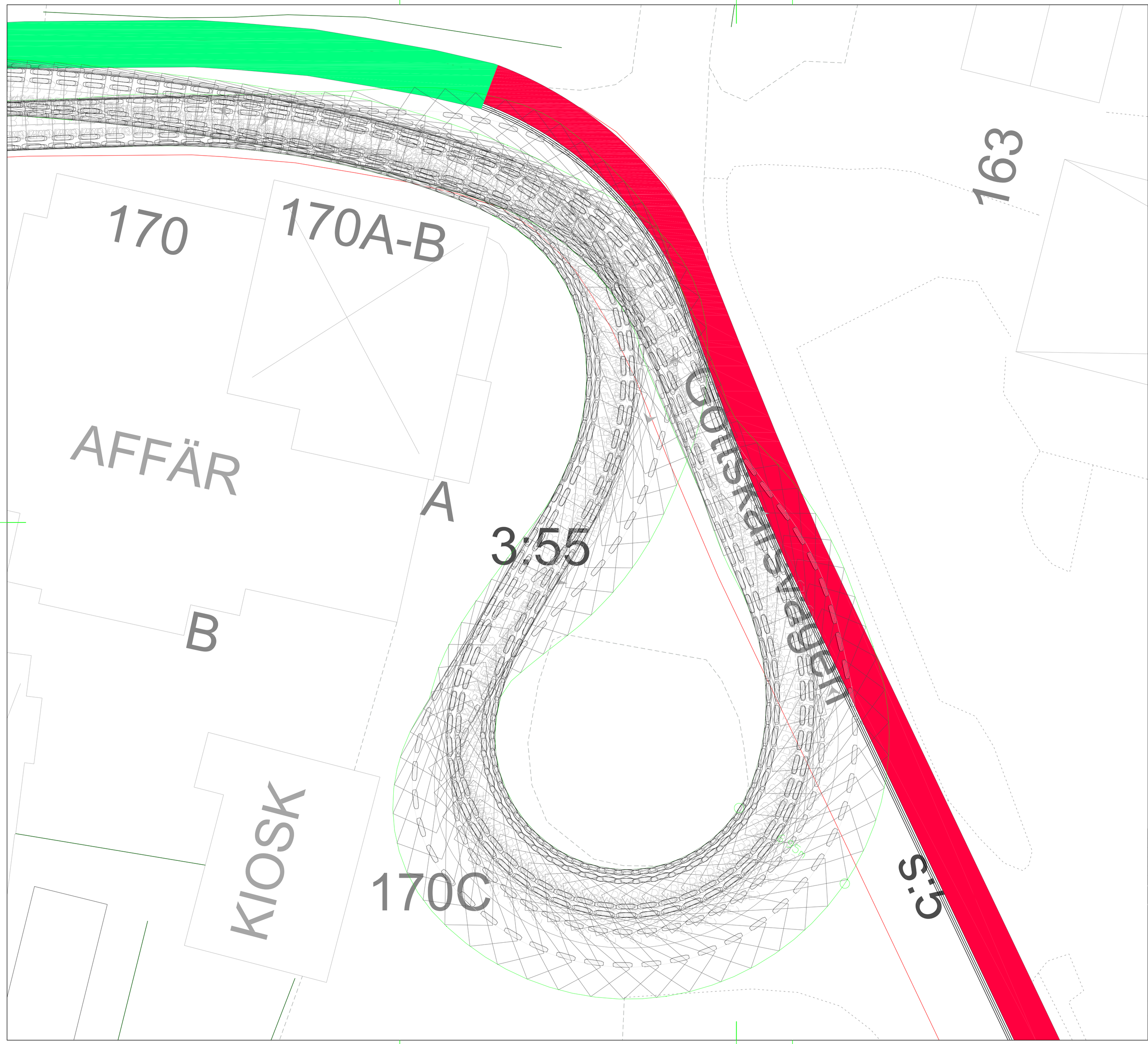
UTREDNING

Kungsbacka
Tel.0300–834000

GOTTSKÄR
KÖRSPÅR-BOGGIEBUSS
HAMNEN

GRANSKNINGSHANDLING

PROJEKTLEDARE	PROJEKTÖR	GRANSKARE	FORMAT	ARKIVERINGSFÖL.ID	
PON	PON	GRANSK	A1		
KBA	20171030	SKALA	RITNINGSNUMMER		REV
FASTSTÄLLD AV PON		1:100	01		A



REV	ÄNDRINGEN AVSER	PROJEKTÖR	GRANSKAD AV	GODKÄND AV	DATUM

UTREDNING

Kungsbacka
Tel.0300–834000

GOTTSKÄR
KÖRSPÅR-BOGGIEBUSS
SKALLARED-3:55

GRANSKNINGSHANDLING

PROJEKTLEDARE	PROJEKTÖR	GRANSKARE	FORMAT	ARKIVERINGSFÖLJD
PON	PON	GRANSK	A1	
KBA FASTSTÄLLD AV PON	20171030	SKALA 1:100	RITNINGSNUMMER 01	REV A