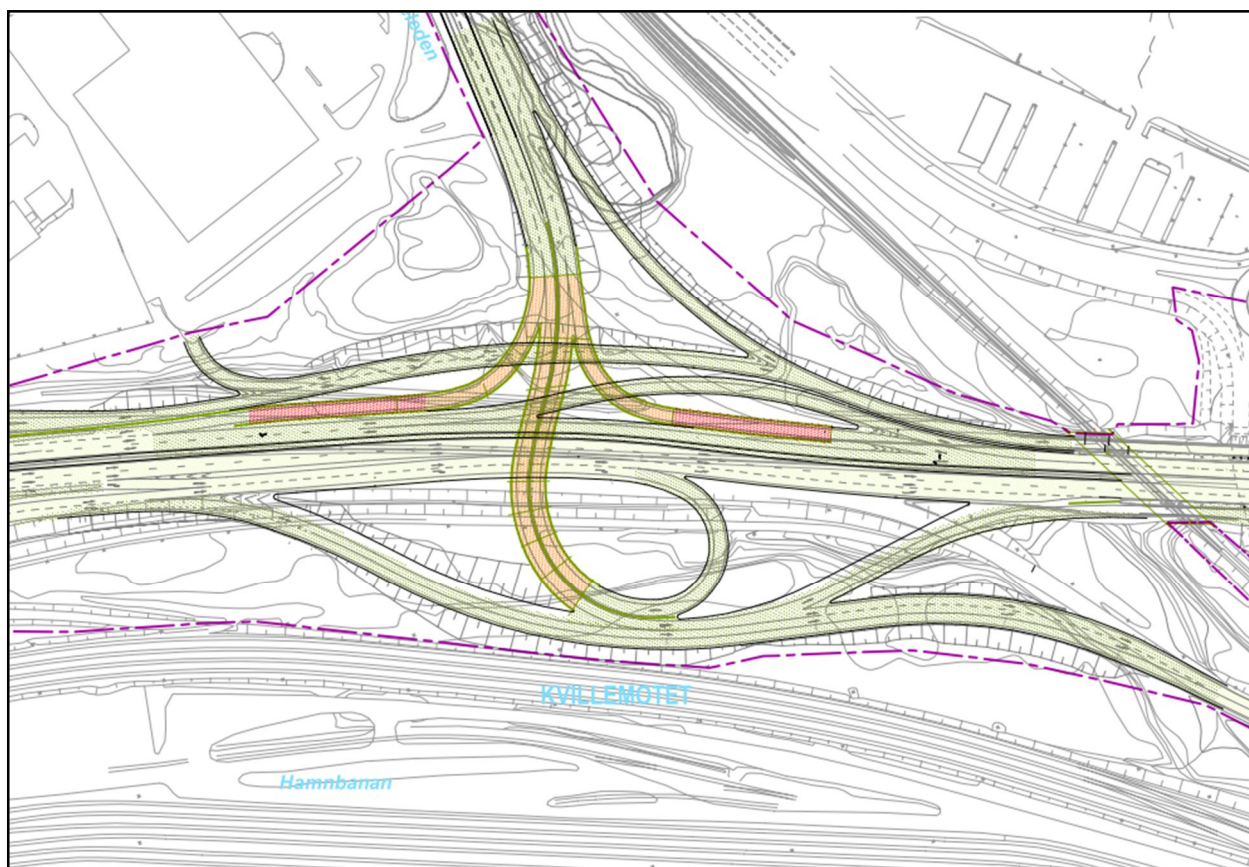




E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet – Ringömotet

Kompletterande genomförbarhetsstudie

2012-02-15

Innehåll

PM

Ritningar:

Beteckning

Översiktsplan med föreslagen gräns för arbetsområde

001OP

Plan delen Brantingsmotet

001P1

Plan delen Kvillemotet

001P2

Plan delen Brunnsbomotet, skede 1

001P3

Plan delen Brunnsbomotet, skede 2

0012P3

Plan med bef ledningar delen Brantingsmotet

001PL1

Plan med bef ledningar delen Kvillemotet

001PL2

Plan med bef ledningar delen Brunnsbomotet

0012PL3

Plan alternativ utformning av Kvillemotet

003P2

Körvägsmarkeringar mot E6N respektive Backaplan, skede 1

0001OPmE6N

Körvägsmarkeringar mot E6S respektive Lundbyleden västerut, skede 1

0001OPmTt

Körvägsmarkeringar mot Marieholmsförbindelsen respektive Backaplan, skede 2

0002OPmMhf

Körvägsmarkeringar mot E6S respektive Lundbyleden västerut, skede 2

0002OPmTt

Körvägsmarkeringar mot Marieholmsbindelsen respektive Backaplan, alternativ utformning av Kvillemotet, skede 2

0003OPmMhf

Körvägsmarkeringar mot E6S respektive Lundbyleden västerut, alternativ utformning av Kvillemotet, skede 2

0003OPmLLS

PM - Lundbyleden delen Brantingmotet – Ringömotet, kompletterande genomförbarhetsbeskrivning

Bakgrund

Detta dokument kompletterar den genomförbarhetsbeskrivning som redovisades i dåvarande Vägverkets rapport 2010-03-31. Den huvudsakliga anledningen till omtaget är att den tidigare förutsättningen att Marieholmstunneln är färdigställd när det planerade Kvillemotet tas i drift inte gäller i dag. Medelstladdningen är nu sådan att Kvillemotet under en period ska fungera utan Marieholmstunneln, vilket påverkar trafikfördelningen i vägsystemet. Det har dessutom i samband med utredning om Marieholmförbindelsens anslutningar gjorts en justering av tidigare förslag till körfältsindelning i Tingstadstunneln och Ringömotet, vilket dock främst påverkar den slutliga utformningen.

Också med tanke på att planeringsprocessen för Backaplan inte följt de tidigare intentionerna har det funnits anledning att stämma av det aktuella läget i detta avseende med kommunen.

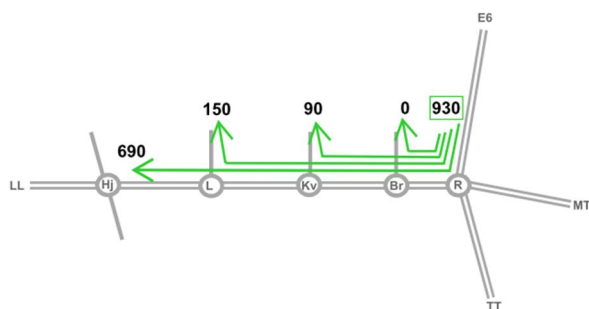
Ett viktigt syfte med studien är att fastställa vilket markområde som behövs för utbyggnaden av den nya trafikplatsen samt de delar av Lundbyleden på sträckan i övrigt som därmed behöver anpassas.

Trafikförutsättningar

Baserat från de trafikmatriser som tagits fram i samband med Västsvenska paketet har ett ”utsnitt” gjorts enligt matrisen nedan. Det bör noteras att effekterna av trängselskatten eller den lokalt av den planerade utvecklingen av Backaplansområdet inte är beaktade i trafikmodellen. Kvillemotet förutsätts vara utbyggt.

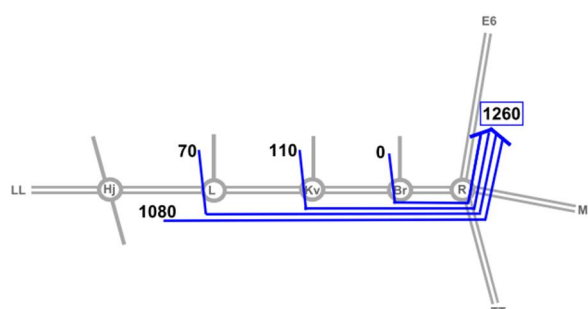
2013 Maxtimme (Em)										
	Till	1	2	3	4	5	6	7		Tot
Från		Lbl	Littg	Mht	Lhv	Bpln	Tt	Kgäl		IN
1	Lundbyleden	0	300	1023	21	0	859	1076		3279
2	Litteraturgatan	176	0		42	32	5	0		255
3	Marieholmstunneln	974	37	0	267	315	0	0		1593
4	Lillhagsvägen	22	67	233	0	0	379	108		809
5	Backaplan	0	45	177	0	0	276	74		572
6	Tingstadstunneln	624	0	0	303	0	0	2270		3197
7	Kungälvleden	693	0	0	91	145	1753	0		2682
Totalt UT		2489	449	1433	724	492	3272	3528		12387
Trafik mellan Marieholmstunneln och Kungälvleden ligger utanför definierat område										

Matrisen illustreras även i figurer på nästföljande sida.



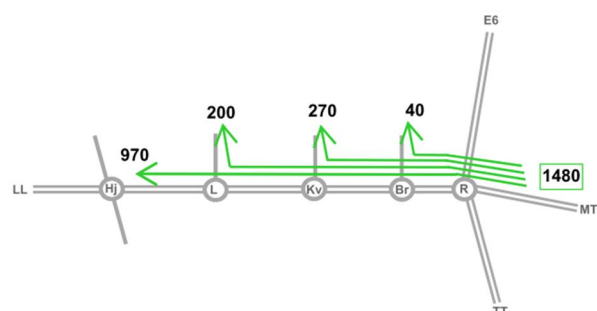
Från E6 Norr

Dh EM 2013 exkl ny handel



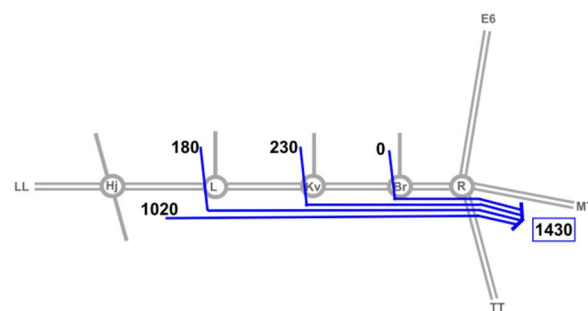
Till E6 Norr

Dh EM 2013 exkl ny handel



Från Marieholmstunneln

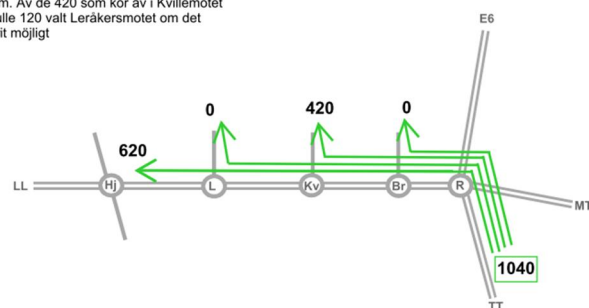
Dh EM 2013 exkl ny handel



Till Marieholmstunneln

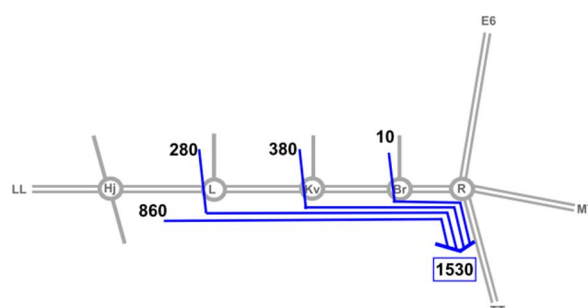
Dh EM 2013 exkl ny handel

Anm. Av de 420 som kör av i Kvillemotet skulle 120 valt Leräkersmotet om det varit möjligt



Från Tingstadstunneln

Dh EM 2013 exkl ny handel



Till Tingstadstunneln

Dh EM 2013 exkl ny handel

I skedet innan Marieholmstunneln byggts kör den trafiken (enligt de två mitre figurerna på föregående sida) huvudsakligen via Tingstadstunneln som i dag. Det medför att kopplingen Lundbyleden västerifrån mot Tingstadstunneln måste behålla en högre kapacitet än vad som krävs därefter. Enligt trafikmatrisen blir flödet från Lundbyleden mot tunneln i första skedet 2960 f/h och när Marieholmstunneln är utbyggd 1530 f/h.

De analyser som gjordes i utredningen 2010 visade att belastningen i vägsystemet blir mycket stor under vissa delar av dygnet. De bedömningar av Backaplan's framtida trafikallstring som gjordes i det sammanhanget har inte uppdaterats här, varför endast mer översiktliga bedömningar av lämplig utformning med hänsyn till kapaciteten har gjorts. Här kan effekten av trängselskatten delvis kompensera för en ökad lokal trafikallstring. Man kan också konstatera att Lundbyleden för den genomgående trafiken begränsas av Lundbytunneln med sina två plus två körfält. I framtiden är det därför nödvändigt att mer trafik mellan E6 och hamnområdet/Torslanda/Öckerö väljer Söder-/Västerleden respektive Hisingsleden i stället för Lundbyleden.

Vägteknisk utformning

Enligt uppgifter vid samråd med tjänstemän från Göteborgs Stad har det inte framkommit något i planeringen för Backaplan som ändrar de tidigare förutsättningarna vad gäller Lundbyleden. Detaljplanearbetet håller för närvarande på att startas upp. Trafikkontoret skissar på en förbindelse planskilt under Bohusbanan som kopplar samman Lillhagsvägen med Minelundsvägen och den nya länken från Kvillemotet.

Samråd har också skett beträffande pågående planering av Hamnbanan och Kvillebangården. Det har då konstaterats att nuvarande gräns mellan väg- och järnvägsområde ligger fast. Beträffande Bohusbanan gäller att vägombyggnaden inte bör försvåra en utbyggnad till dubbel-spår i framtiden eller en hållplats norr om Lundbyleden.

Såsom redovisats i förstudien är utgångspunkten för Lundbyledens utformning i stort en fyrfältighet för den genomgående trafiken samt därutöver ramper och additionskörfält som binder ihop trafikplatserna. Lundbyleden behåller sitt läge i plan och höjd utom där den behöver anpassas till föreslagna utbyggnader i övrigt.

Det föreslagna Kvillemotet ligger mellan, och mycket nära, Leråkersmotet och Brunnsbomotet. För att få en acceptabel funktion på leden föreslås därför tre av de fyra ramperna i Brunnsbomotet stängas. Avfarten från E6N (Kungälvleden) kan vara kvar medan övrig trafik får hänvisas till Tingstadsmotet och det planerade Kvillemotet.

Föreslagen principiell utformning visas på bifogad planritning. Förslaget utgår från de idéskisser som togs fram i den tidigare genomförbarhetsstudien och har i detta sammanhang justerats med hänsyn till de nya förutsättningarna. Avfarten från öster i Kvillemotet närmast mittremsan har flyttats åt höger för att ge en naturligare avsväng. När ramperna i Brunnsbomotet tas bort enligt förslaget kan anslutningen från Backaplan'smotet ner mot Tingstadstunneln ges en bättre utformning både vad gäller plan- och vertikalgeometri.

För att underlätta förståelsen av trafikfunktionen har körvägarna för de större trafikströmmarna markerats med färg på bifogade översiktsplaner.

I östlig riktning leder i det första skedet två körfält mot Tingstadstunneln. Den nya kopplingen mot E6N med bro för länken från Backaplan mot Tingstadstunneln, byggs med två körfält eftersom den i nästa skede även leder trafik mot Marieholmstunneln. I första skedet markeras den med ett körfält, vilket underlättar för anslutande trafik i nästa konnektionspunkt, inklusive buss, från Backaplan. All denna trafik passerar under den långa bron mot Tingstadstunneln på två körfält. Studier har gjorts som visar att det är dyrt att bredda så att

bussarna får eget körfält här. I detta skede föreslås i stället att bussarna med hjälp av en trafiksignalreglering släpps ut i blandtrafik före sammanvävningen med Lundbyledstrafiken för att inte fastna i köer.

För trafik i västlig riktning försvinner trafiksignalen vid Brunnsbomotet när påfarten tas bort, vilket underlättar för trafik som ska köra av i Kvillemotet och Leråkersmotet. När Marieholmtunneln öppnas ändras körfältsindelningen så att trafiken därifrån får två körfält mot Lundbyleden, varav det vänstra löper ostört från annan trafik. I det högra av dessa två får trafik från E6N väva in. Likaså får de två filerna från Tingstadstunneln väva samman innan de ansluter till de övriga på leden. I detta körfält kan trafiken ligga kvar oavsett om man ska vidare västerut eller köra av i Kvillemotet. Det tidigare inritade busskörfältet genom Kvillemotet har här tagits bort eftersom det är för kort för att göra någon nytta. Det bör också nämnas att utformningen av påfarten västerut från Leråkersmotet med koppling till avfart Hj Brantingsgatan kan behöva ses över för att om möjligt förbättra standarden.

Tack vare förändringarna i Brunnsbomotet kan det vara möjligt att utforma Kvillemotet på ett sätt som diskuterats i tidigare utredningarna och som kan ha vissa fördelar. Förslaget visas på en separat skiss. Fördelen med denna utformning är bland annat anslutningarna till Lundbyleden - där korsande vävningsrörelser undviks - och att bron över leden kan utformas med genomgående horisontalradie åt samma håll, vilket ger gestaltningssmässiga och vägtek-niska. Dock behöver kapaciteten vid påfartsrampens anslutning mot öster kontrolleras innan man kan garantera funktionen. I denna variant kan man även med fördel lägga avfarten till Tingstadstunneln/ E6S till det högra körfältet (K1) och vidare på bron över rampen till Mari-holmsförbindelsen/E6N (ej redovisat på ritningen).

På denna planskiss visas även en annan utformning av det högra genomgående körfältet (K1) västerut genom Kvillemotet. Här frikopplas trafik mot Backaplan (och Leråkersmotet) tidigare ifrån det genomgående körfältet. Det ger ökad tydlighet och förenklar utformningen för den genomgående trafiken mellan Kvillemotet och Leråkersmotet. Denna utformning är till-lämplig för båda de redovisade varianterna av Kvillemotet.

Det kan även finnas andra såväl principiella frågor som mer detaljerade som inte ifrågasatts i detta skede men som kommer att behandlas i arbetsplanen.

Befintliga ledningar

Befintliga ledningar enligt stadens register visas på bilagd ritning. De avser främst elledning-ar, varav en 130 kV kräver särskild hänsyn. Den korsar leden på cirka en meters djup strax öster om planerad ny bro. Norr om leden mot Brunnsbo ligger den bättre skyddad på större djup. Några större omläggningar bedöms inte behöva göras.

Byggskedet

Förslag till arbetsområde visas på bilagd planritning. Ytor för platskontor, upplag o dyl finns i första hand strax väster om den nya trafikplatsen på ömse sidor om leden. Tillfarter går lätt att ordna från befintligt vägnät.

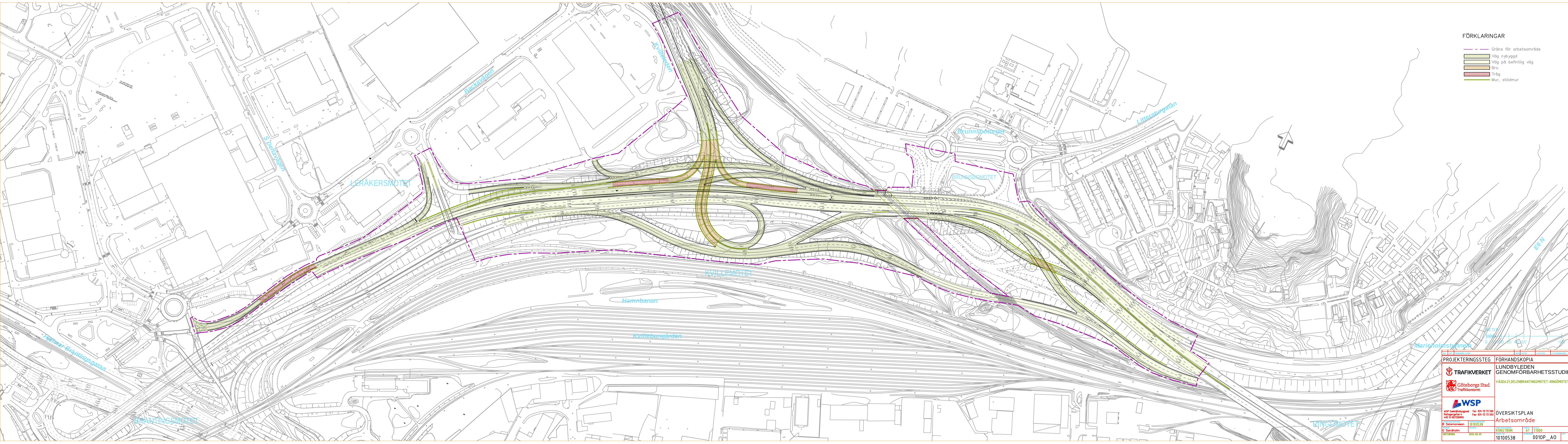
På ytterligare en plan visas vilka ytor som kommer att direkt beröras av byggnation. För att åstadkomma en god arbetsmiljö samt upprätthålla trafikens framkomlighet föreslås ramperna söder om leden närmast Kvillebangården byggas ut i ett tidigt skede och utnyttjas för trafik under byggtiden. Genomgående trafik i två filer ska vara möjlig. Med östgående trafik i denna sträckning kan friytor skapas för byggnationen av övriga delar av Kvillemotet. Det innebär att trafiken leds över från Brantingsmotet och öster om det framtida Kvillemotet för-delas mot Tingstadstunneln respektive Kungälvleden. För att klara kapaciteten får avfarten

mot Backaplan västerifrån i Leråkersmotet stängas och denna trafik färdas via Brantingsmotet eller Brunnsbomotet.

Anläggningskostnad

Den kostnadskalkyl som genomfördes i juni 2009 i samband med den tidigare genomförbarhetsstudien har setts över, främst beträffande de förändringar som innebär andra mängder. Skillnaderna är i de flesta avseenden relativt små. I detta sammanhang har dock kostnaderna för ett något mer omfattande styrnings- och kontrollsystem (MCS) respektive kostnaden för trafikåtgärder o dyl i genomförandet räknats upp något.

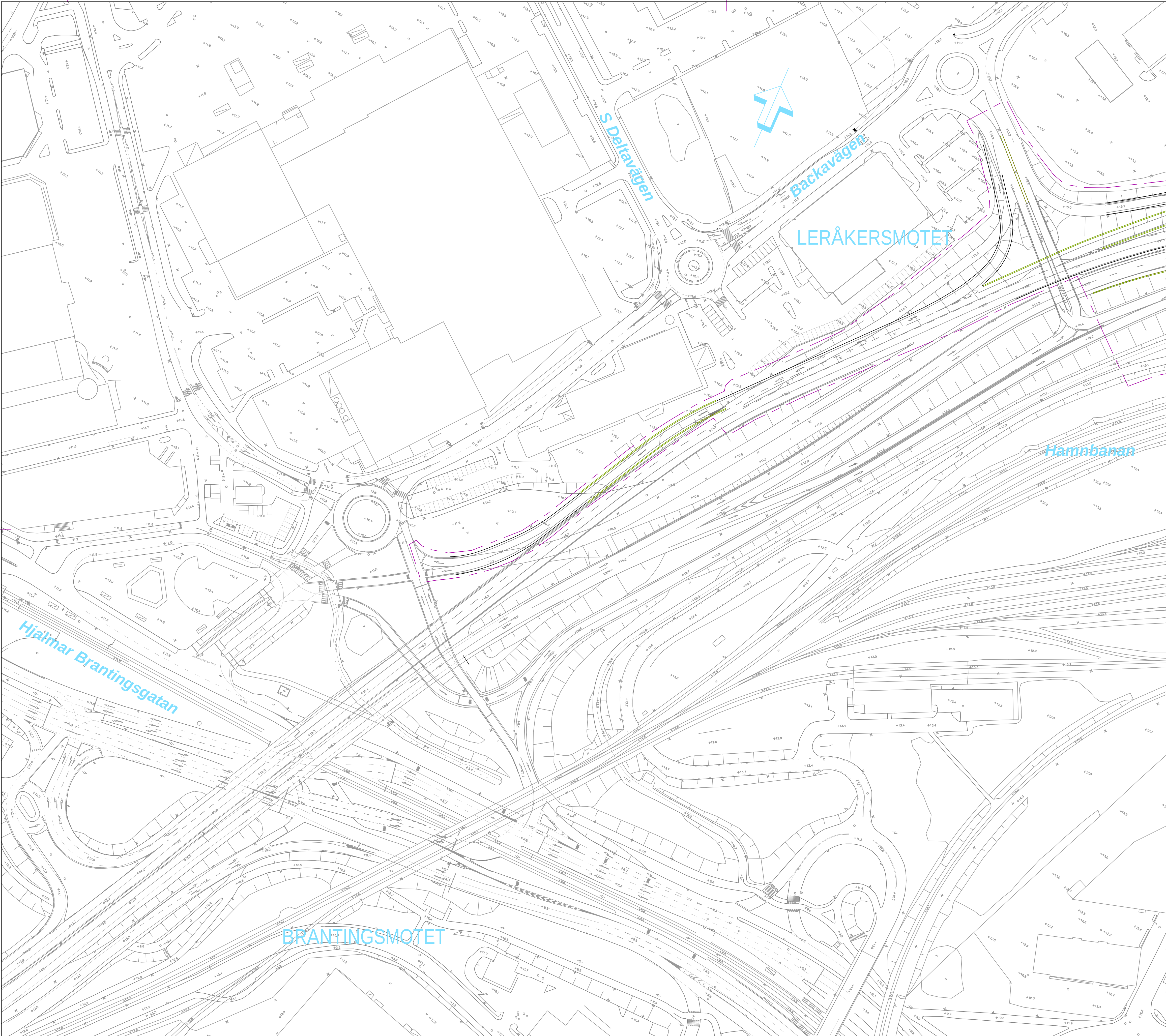
Därmed bedöms anläggningskostnaden i detta skede till 340 - 400 mkr i prisnivå 2009-06. Det kan jämföras med 302 mkr som den mest sannolika anläggningskostnaden i kalkylen från 2009-06. Kalkylen är mycket översiktlig och kommer att detaljeras i nästa skede.



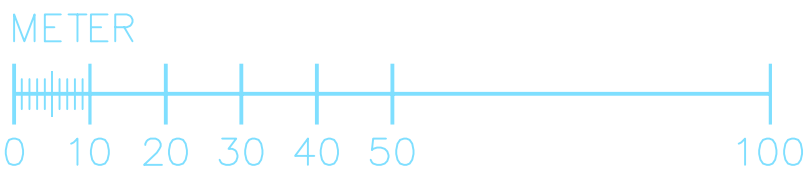
FÖRKLARINGAR

- Gräns för arbetsområde
- Väg nybyggd
- Väg på befintlig väg
- Bro
- Tråg
- Mur, stödmur

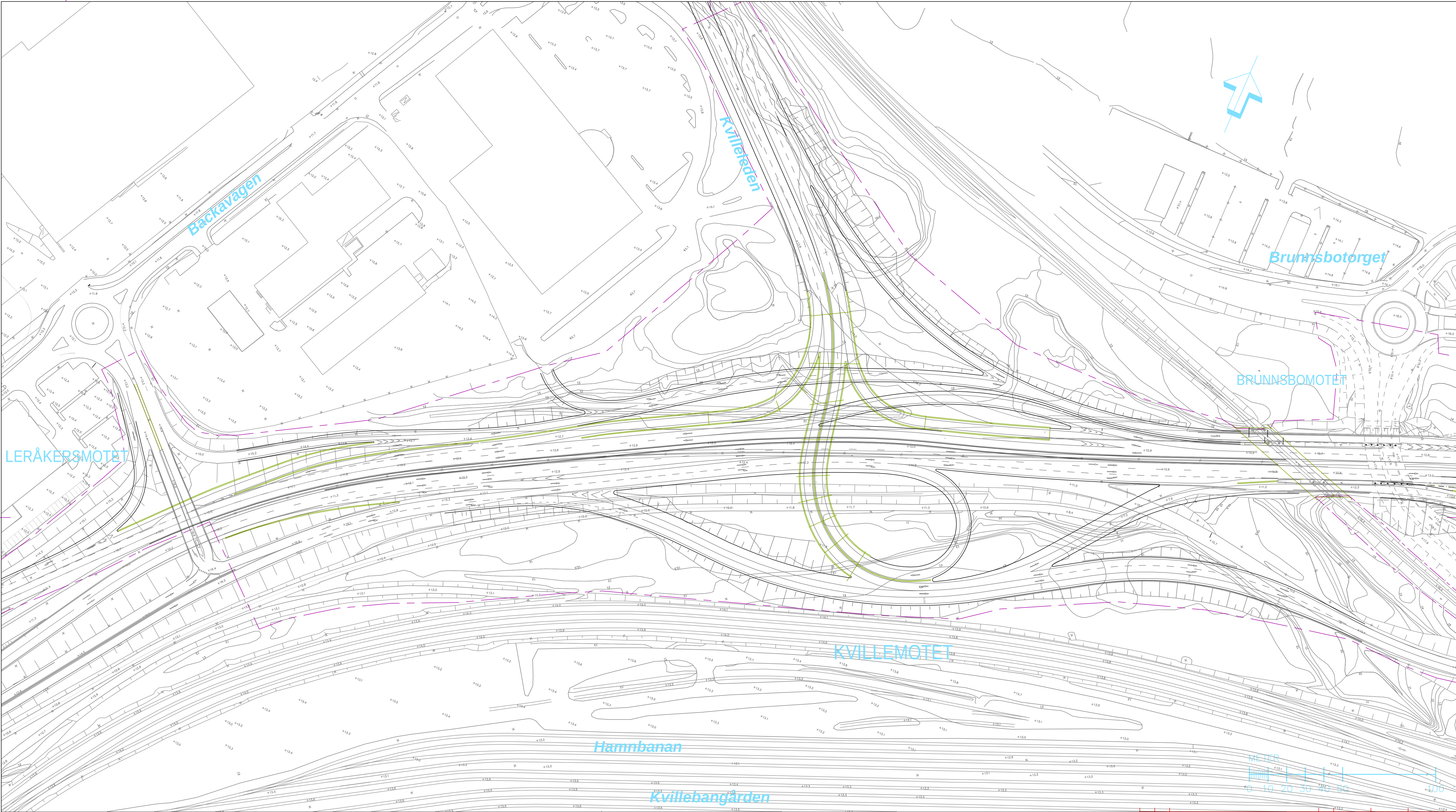
PROJEKTERINGSSTEG		FÖRHANDSKOPIA	
TRAFIKVERKET		LUNDBYLEDEN	
Göteborgs Stad		GENOMFÖRBARHETSSTUDIE	
VÄG 6.21, DELENBRANTINGSMOTET - RINGMOTET			
WSP		ÖVERSIKTSPLAN	
Arbetsområde			
WSP Samhällsbyggnad		KONSTBNR	
Rullargatan 4		A1	
402 51 6012006		1:1000	
B. Salomonsson		10100538	
G. Sandholm		0010P_AO	
GÖTEBORG			



- FÖRKLARINGAR
- Gräns för arbetsområde
 - Mur, stödmur



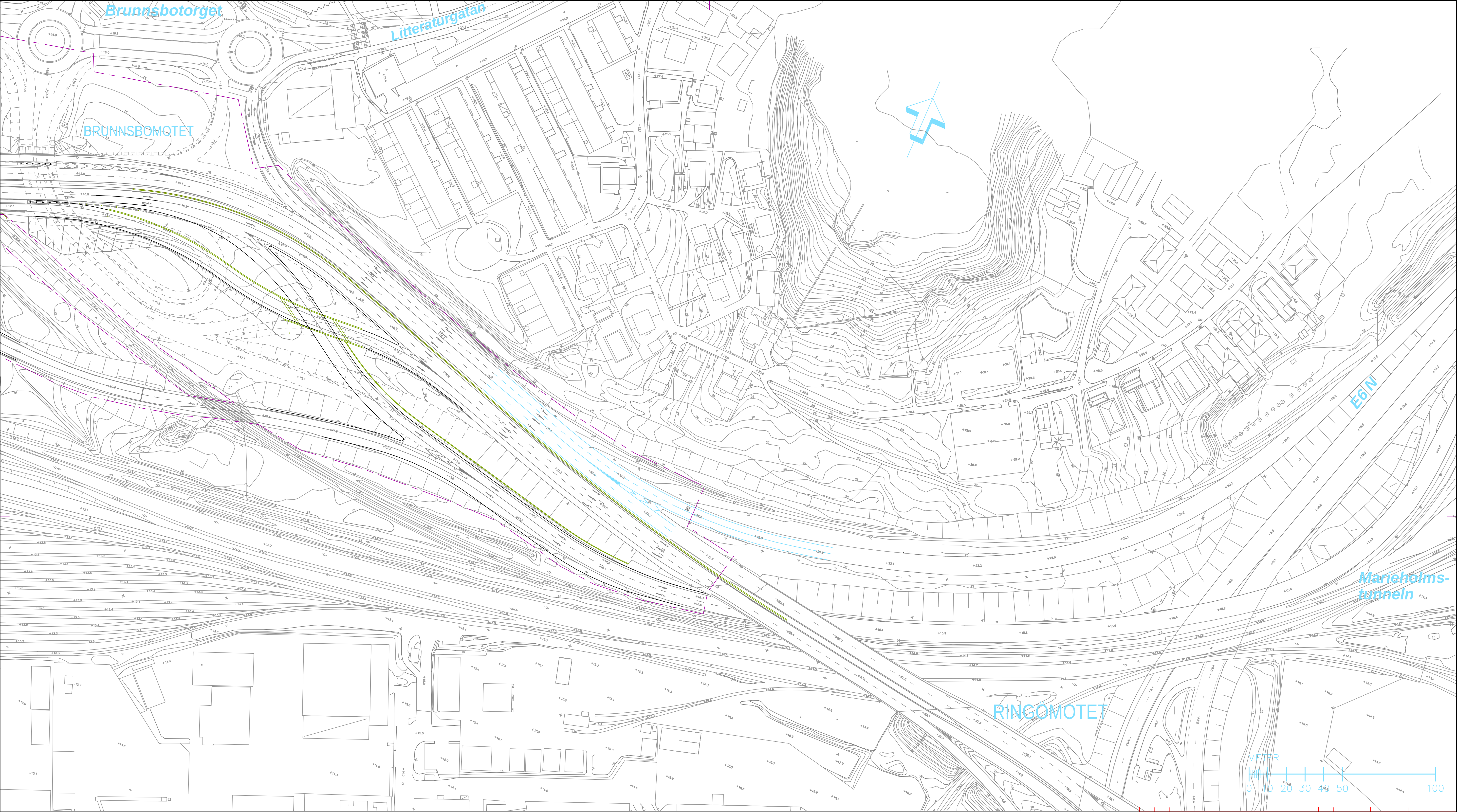
REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSE	ODOK	DATUM	VV DATUM	VV SÄRSNUMMER
PROJETERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA			
 TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN GENOMFÖRBARHETSSTUDIE			
 Göteborgs Stad Trafikkontoret			VÄGE6.21,DELENBRANTINGSMOTET-RINGÖMOTET			
 WSP			PLAN			
WSP Samhällsbyggnad Rullagergatan 4 402 51 GÖTEBORG			Hjalmar Brantingsgatan			
UPPDRAGSANSVÄRIG B. Salomonsson			UPPDRAGSNUMMER N			
KONSTR G. Sandholm			GRANSK X			
GÖTEBORG			2012-02-01			
KONSTRUKTIONSR KONSTBNR			FORMAT A1			
OBJEKT NR 10100538			SKALA 1:1000			
RITINGSNR 001P1			REV			



FÖRKLARINGAR

- Gräns för arbetsområde
- Mur, stödmur

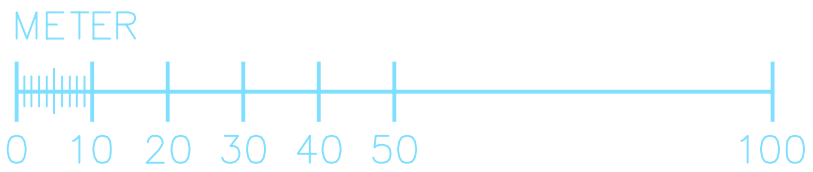
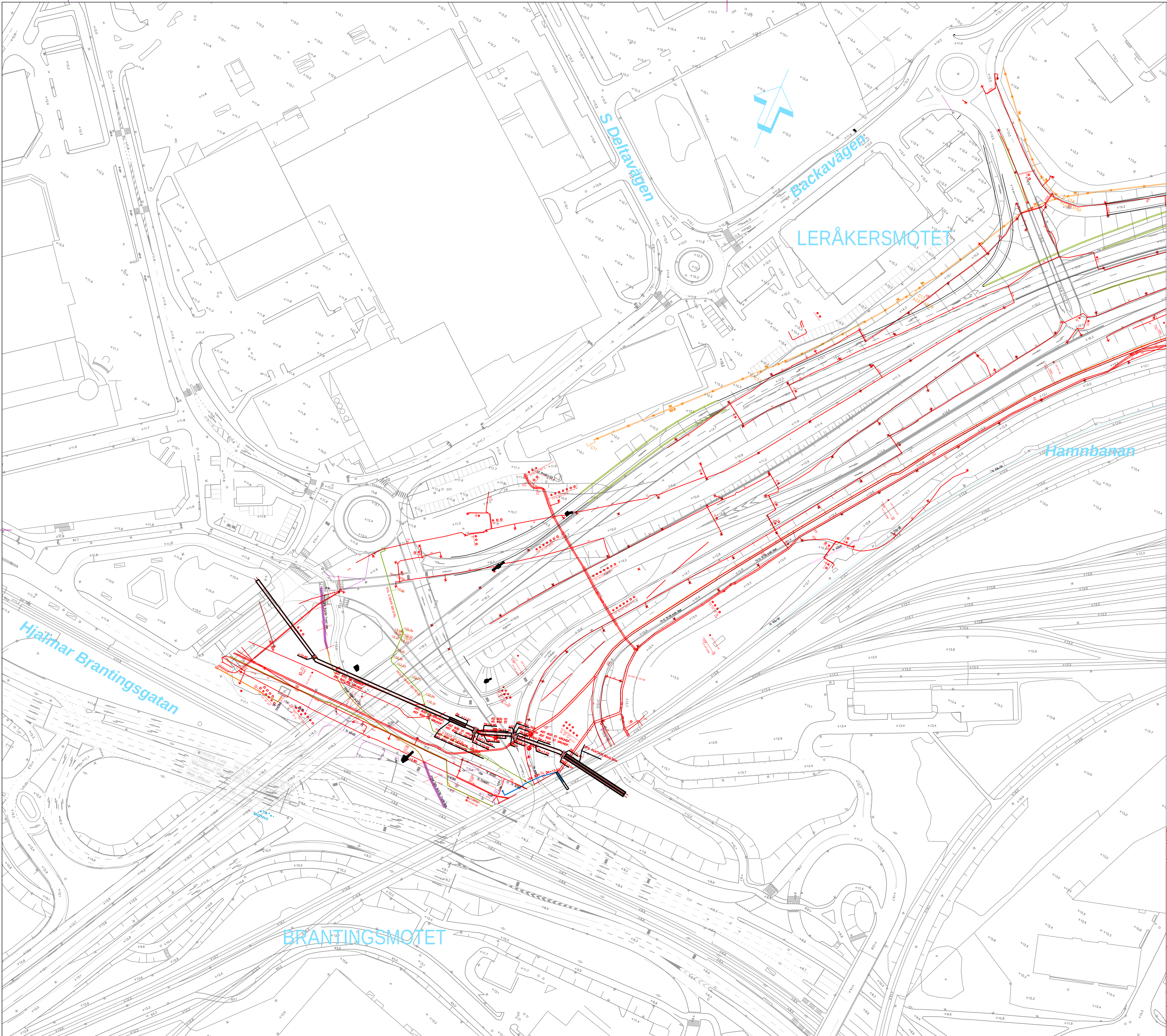
REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	ÖSK	DATUM	VV DATUM	VV DIARENUMMER
PROJETERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA			
TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN			
Göteborgs Stad Trafikkontoret			VÄGE6.21,DELENBRANTINGSMOTET-RINGÖMOTET			
WSP WSP Samhällsbyggnad Rullagergatan 4 402 51 GÖTEBORG			PLAN			
UPPGÄVANS VÄRDE			Kvillemotet			
B. Salomonsson			10100538			
KONSTR			KONSTBNR			
G. Sandholm			X			
GÖTEBORG			2012-02-01			
			KONSTRUKTIONSR		FORMAT	
			10100538		A1	
			OBJEKT NR		SKALA	
					1:1000	
			RITNINGEN		REV	
			001P2			



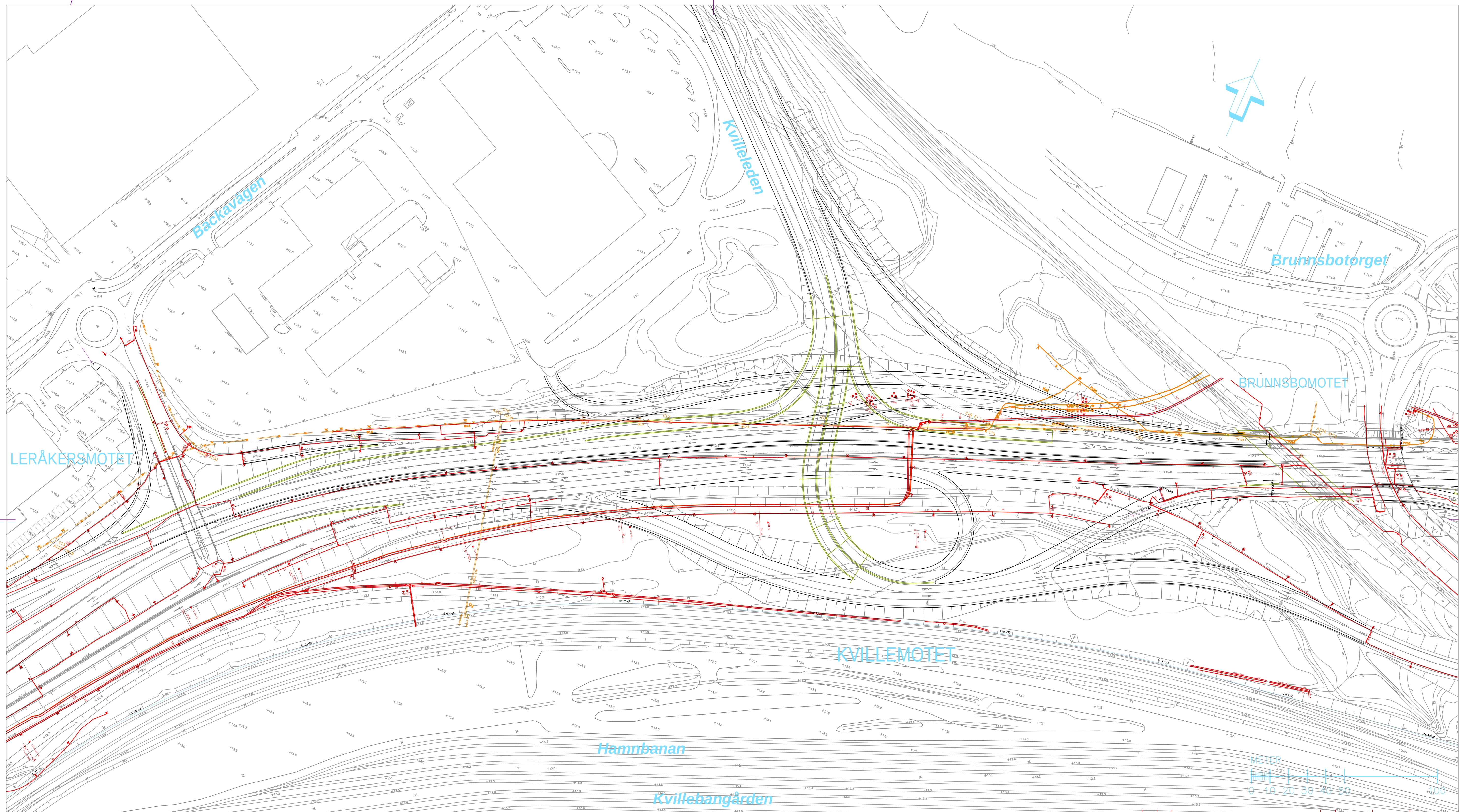
FÖRKLARINGAR

- Gräns för arbetsområde
- Mur, stödmur

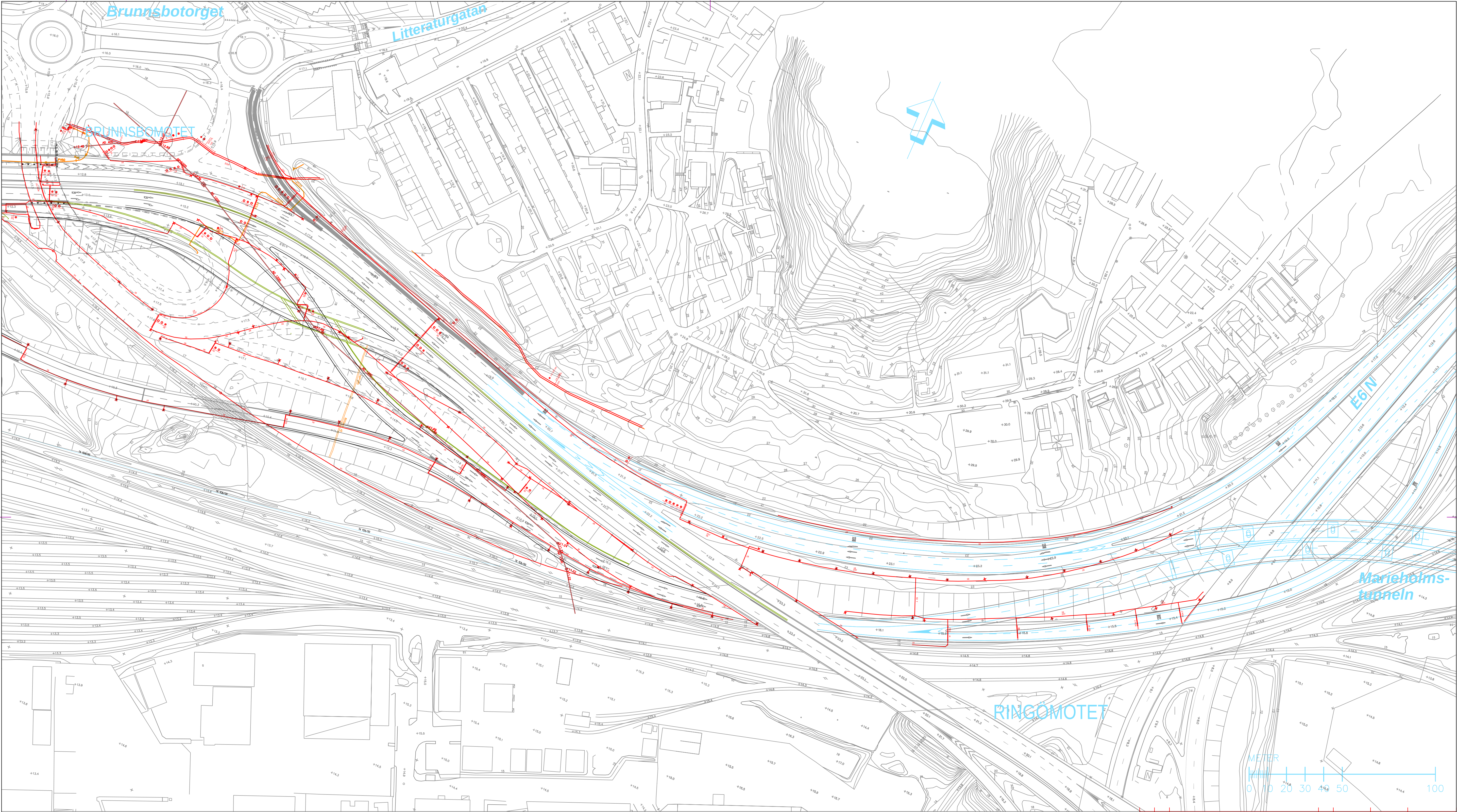
REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSEER	EGOK	DATUM	VV DATUM	VV DIARENUMMER
PROJETERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA			
 TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN			
 Göteborgs Stad Trafikkontoret			VÄGE 6.21, DELENBRANTINGSMOTET - RINGÖMOTET			
 WSP WSP Samhällsbyggnad Rullagsgatan 4 402 51 GÖTEBORG			PLAN Brunnstorg			
UPPDRAGSANSVÄRIG B. Salomonsson			UPPDRAGSNUMMER 10100538			
KONSTR G. Sandholm			KONSTRUKTIONSR KONSTBNR			
GÖTEBORG			OBJEKT NR 10100538			
2012-02-01			FORMAT A1			
			SKALA 1:1000			
			RITNINGSR 001P3			
			REV			



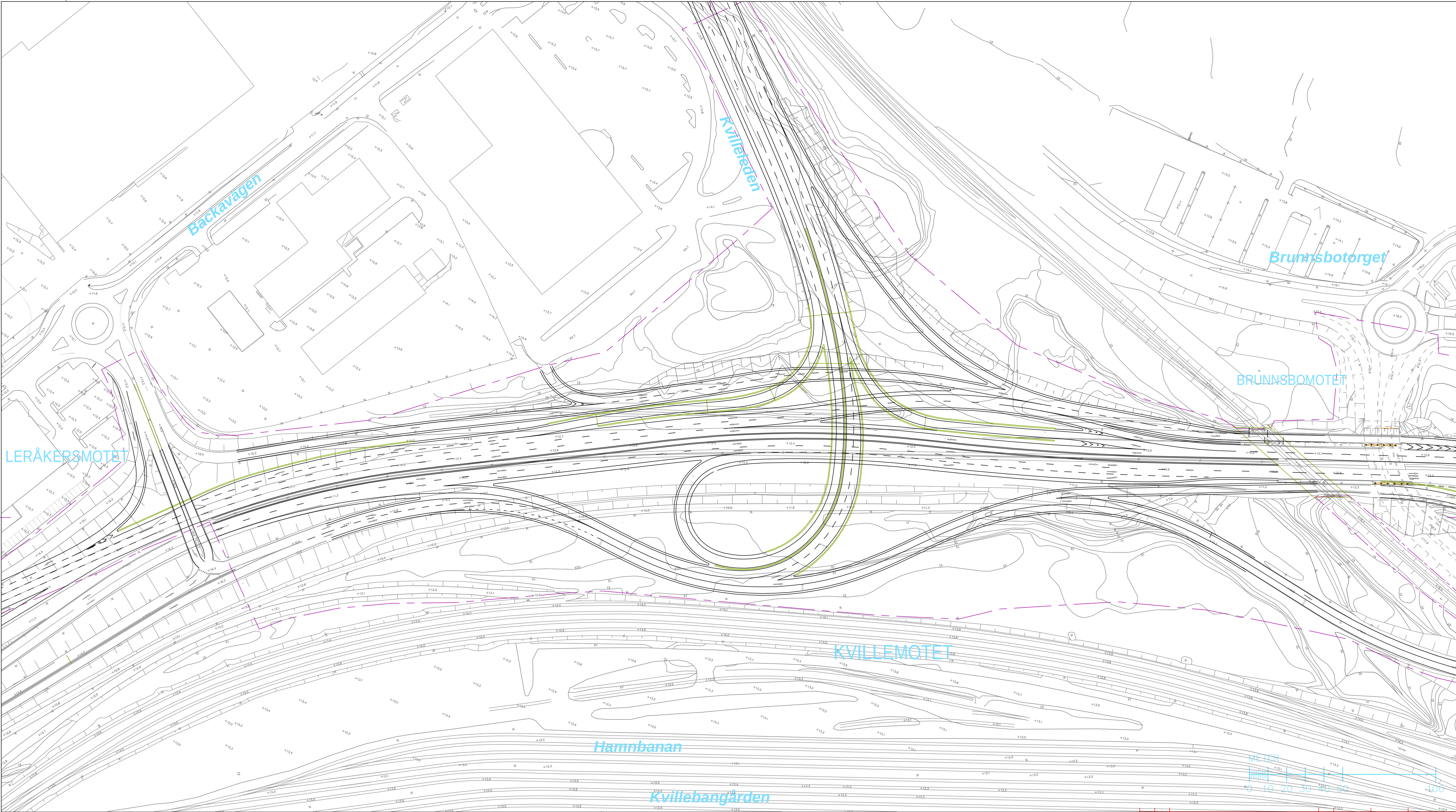
REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GÖSK	DATUM	VV DATUM	VV DIARENUMMER
PROJETERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA			
 TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN			
 Göteborgs Stad Trafikkontoret			GENOMFÖRBARHETSSTUDIE			
 WSP			VÄGE 6.21,DELENBRANTINGSMOTET-RINGÖMOTET			
WSP Samhällsbyggnad Rullägarergatan 4 402 51 GÖTEBORG			Tel: 031-72 72 500 Fax: 031-72 72 503			PLAN Ledningar Hjalmar Brantingsgatan
UPPGÄRDSANSVÄRIG B.SALOMONSSON			UPPGÄRDSNUMMER N			KONSTRUKTIONSKONSTBNR A1 1:1000 RITINGSNR 001PL1
KONSTRUKTÖR G.SANDHOLM			GRANSK X			
GÖTEBORG			2012-02-01			
OBJEKT NR			10100538			
RITINGSNR			REV			



REV	ANT	ÄNDRINGEN AV SEK	GODK	DATUM	VV DATUM	VV DATABENOMNING	1:12
PROJEKTERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA				
 TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN GENOMFÖRBARHETSSTUDIE				
 Göteborgs Stad Trafikkontoret			VÄGE 6.21, DELENBRANTINGSMOTET - RINGÖMOTET				
 WSP WSP Samhällsbyggnad Tel: 031-72 72 500 Rullängergatan 4 Fax: 031-72 72 503 402 51 GÖTEBORG			PLAN Ledningar Kvillemotet				
UPPGRÄSSANSVARIG		UPPGRÄSSNING					
B Salomonsson		10100538					
KONSTR		GRANSK		KONSTRUKTIONSNR		FORMAT	SKALA
G Sandholm		X		KONSTRBNR		A1	1:1000
GÖTEBORG		2012-02-01		OBJEKT NR		RITNINGSNR	REV
				10100538			001PL2



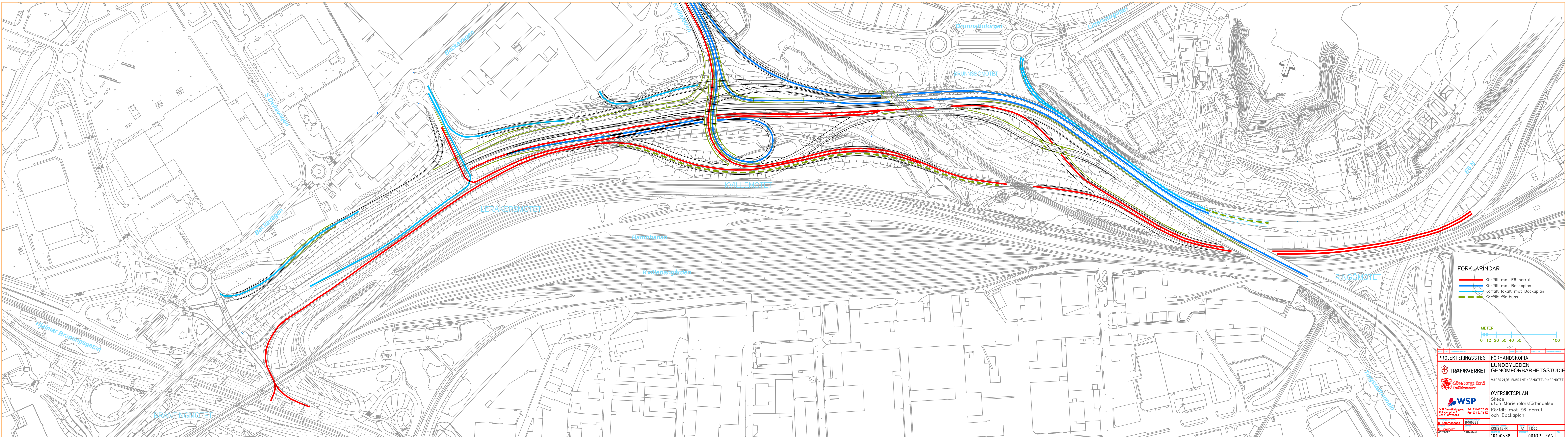
REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSE	SKÖP	DATUM	VY DATUM	VY DIARENUMMER
PROJETERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA			
 TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN			
 Göteborgs Stad Trafikkontoret			GENOMFÖRBARHETSSTUDIE			
 WSP			VÄGE 6.21, DELENBRANTINGSMOTET - RINGÖMOTET			
WSP Samhällsbyggnad Rullagergatan 4 402 51 GÖTEBORG			PLAN			
UPPDRAGSANSVARIG B. Salomonsson			Ledningar			
KONSTR G. Sandholm			Brunnsbomotorget			
GÖTEBORG			10100538			
UPPDRAGSNUMMER 10100538			SKALA 1:1000			
GRÄNSK X			FORMAT A1			
2012-02-01			RITNINGEN 0012PL3			
10100538			REV			



FÖRKLARINGAR

- Gräns för arbetsområde
- Mur, stödmur

REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	ÖSKB	DATUM	VV DATUM	VV DIARENUMMER
PROJETERINGSSTEG			FÖRHANDSKOPIA			
 TRAFIKVERKET			LUNDBYLEDEN			
 Göteborgs Stad Trafikkontoret			GENOMFÖRBARHETSSTUDIE			
			VÅGE 6.21,DELENBRANTINGSMOTET -RINGÖMOTET			
 WSP WSP Samhällsbyggnad Rullagergatan 4 402 51 GÖTEBORG			PLAN ALT_3 Kvillemotet			
UPPDRAGSANSVARIG B Salomonsson			UPPDRAGSNUMMER 10100538			
KONSTR G. Sandholm GÖTEBORG			KONSTRUKTIONSR KONSTBNR OBJEKT NR 10100538			
GRANSK X 2012-02-01			FORMAT A1		SKALA 1:1000	
			RITNINGSR 003P2		REV	



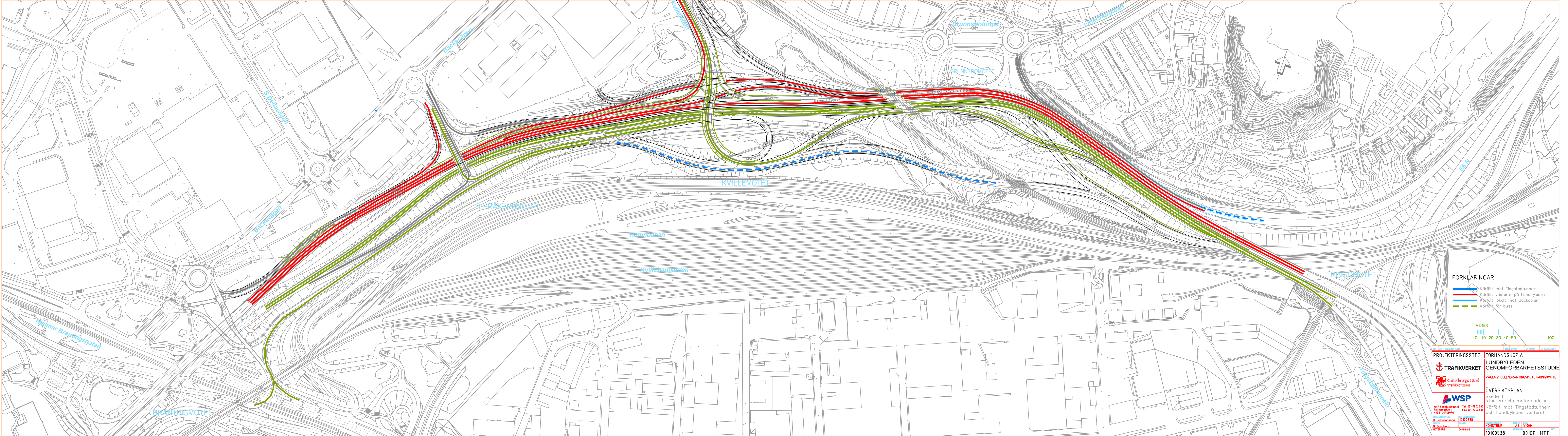
FÖRKLÄRINGAR

- Körfält mot E6 norrut
- Körfält mot Backaplan
- Körfält lokalt mot Backaplan
- Körfält för buss

METER

0 10 20 30 40 50 100

PROJEKTERINGSSTEG	FÖRHANDSKOPIA
TRAFIKVERKET	LUNDBYLEDEN
Göteborgs Stad	GENOMFÖRBÄRTHETSSTUDIE
WSP	VÄGES 21, DELEN BRÄNNINGSMOTET - RINGMOTET
WSP Svanhålsbyggnad Wallaregatan 1 402 51 GÖTEBORG	ÖVERSIKTSPLAN
B. Salomonsson G. Sandholm GÖTEBORG	Skede 1 utan Marieholmsförbindelse
10100538	Körfält mot E6 norrut och Backaplan
KONSTBNR	A1 1:1000
10100538	0010P E6N



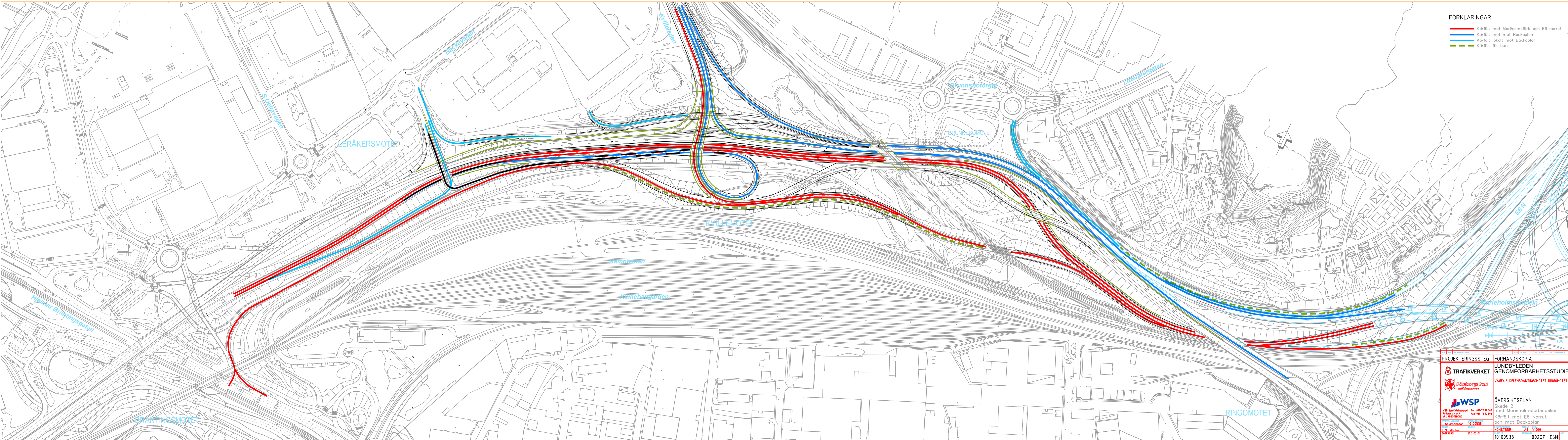
FÖRKLARINGAR

- Körfält mot Tingstadstunneln
- Körfält västerut på Lundbyleden
- Körfält lokalt mot Backavägen
- Körfält för buss

METER

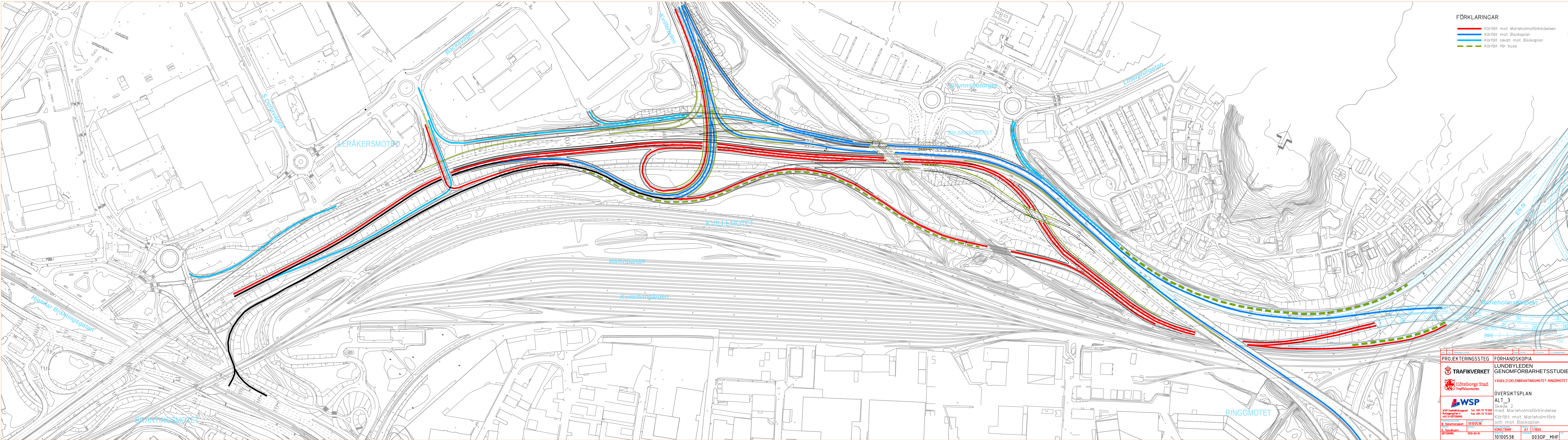


PROJEKTERINGSSTEG		FÖRHANDSKÖPIA	
LUNDBYLEDEN		GENOMFÖRBARHETSSTUDIE	
VÄGE 6 21 DELEN BRANTINGSMÖTET-RINGMÖTET		ÖVERSIKTSPLAN	
Skede 1		utan Marieholmsförbindelse	
Körfält mot Tingstadstunneln		och Lundbyleden västerut	
B. Söderström		10100538	A1 1:1000
G. Söderström		KONSTRUKTÖR	10100538
G. Söderström		2012-02-01	0010P_MTT



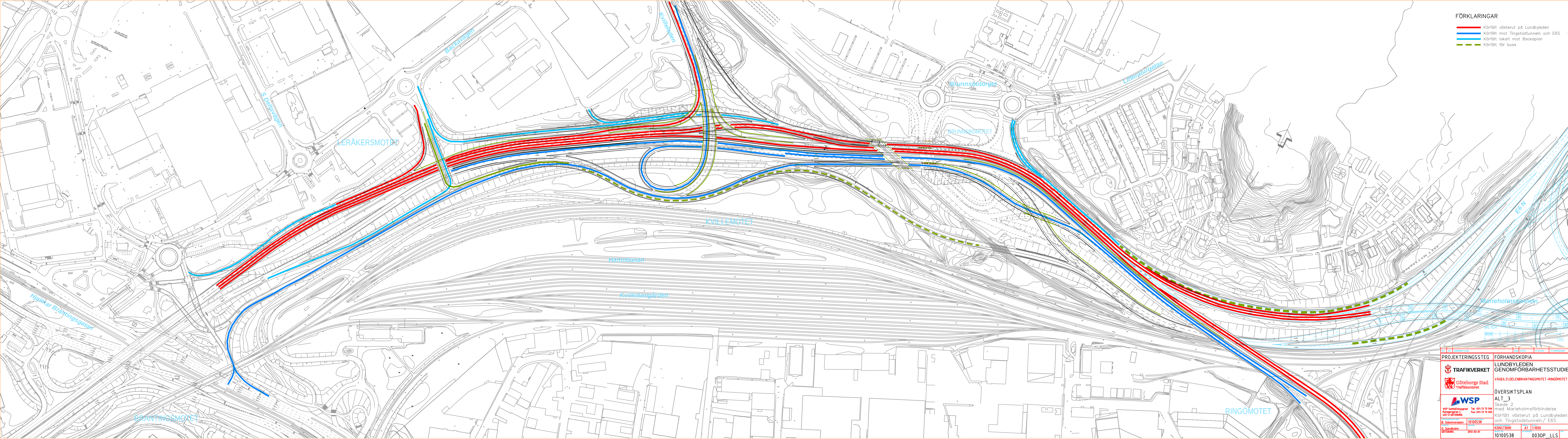
- FÖRKLARINGAR
- Körfält mot Marieholmsföb och E6 norrut
 - Körfält mot mot Backaplan
 - Körfält lokalt mot Backaplan
 - Körfält för buss

PROJEKTERINGSSTEG		FÖRHANDSKÖPIA	
TRAFIKVERKET		LUNDBYLEDEN	
Göteborgs Stad		GENOMFÖRBÄRHETSSTUDIE	
WSP		VÄGE 6.21 DELEN BRANTINGSMOTET - RINGÖMOTET	
WSP Sveriges Byggsnad		ÖVERSIKTSPLAN	
Rullängsgatan 4		Skede 2	
402 51 GÖTEBORG		med Marieholmsförbindelse	
B. Salomonsson		Körfält mot E6 Norrut	
10100538		och mot Backaplan	
G. Sandholm		KONSTBNR	
GÖTEBORG		A1	
2012-02-01		10100538	
		0020P E6N	



- FÖRKLARINGAR
- Körfält mot Marieholmsförbindelsen
 - Körfält mot Backaplan
 - Körfält lokalt mot Backaplan
 - Körfält för buss

PROJEKTERINGSSTEG		FÖRHANDSKÖPIA	
TRAFIKVERKET		LUNDBYLEDEN	
Göteborgs Stad		GENOMFÖRBÄRHETSSTUDIE	
Vägo 6.21		DELENBRANTINGSMOTET - RINGÖMOTET	
ÖVERSIKTSPLAN		ALT_3	
Skede 2		med Marieholmsförbindelse	
Körfält mot Marieholm förb		och mot Backaplan	
B. Salomonsson		10100538	KONSTBNR
G. Sandholm		2012-02-01	A1 1:1000
10100538		0030P MHF	



- FÖRKLARINGAR
- Körfält västerut på Lundbyleden
 - Körfält mot Tingstadstunneln och E6S
 - Körfält lokalt mot Backaplan
 - Körfält för buss

Proj	Alt	Revidering	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal
1	1	1	1	1	1	1	1
PROJEKTERINGSSTEG				FÖRHANDSKOPIA			
TRAFIKVERKET				LUNDBYLEDEN			
Göteborgs Stad				GENOMFÖRBARHETSSTUDIE			
WSP				VÄGE 6.21 DELENBRANTINGSMOTET-RINGMOTET			
WSP Samhällsbyggnad				ÖVERSIKTSPLAN			
Rullvägsgatan 6				ALT_3			
402 51 GÖTEBORGS				Skede 2			
B. Solomonsson				med Marieholmsförbindelse			
G. Sandholm				Körfält västerut på Lundbyleden			
GÖTEBORGS				och Tingstadstunneln/ E6S			
2012-01-01				KONSTRNR			
10100538				A1 1:1000			
10100538				0030P LLS			