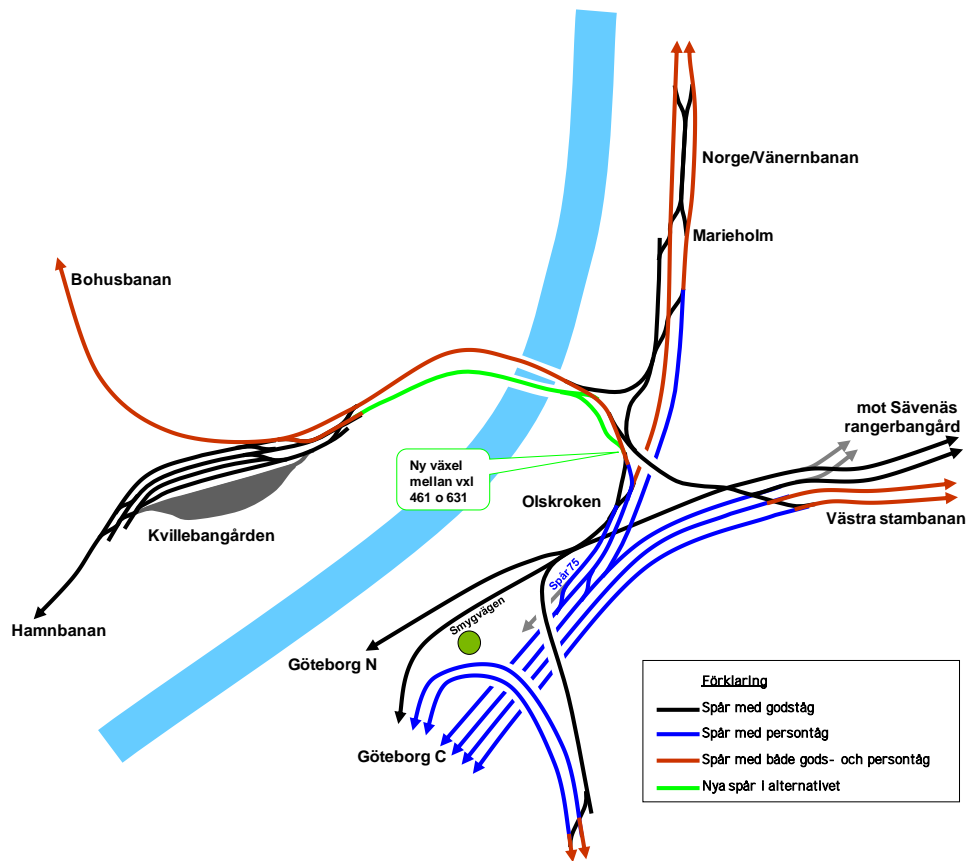
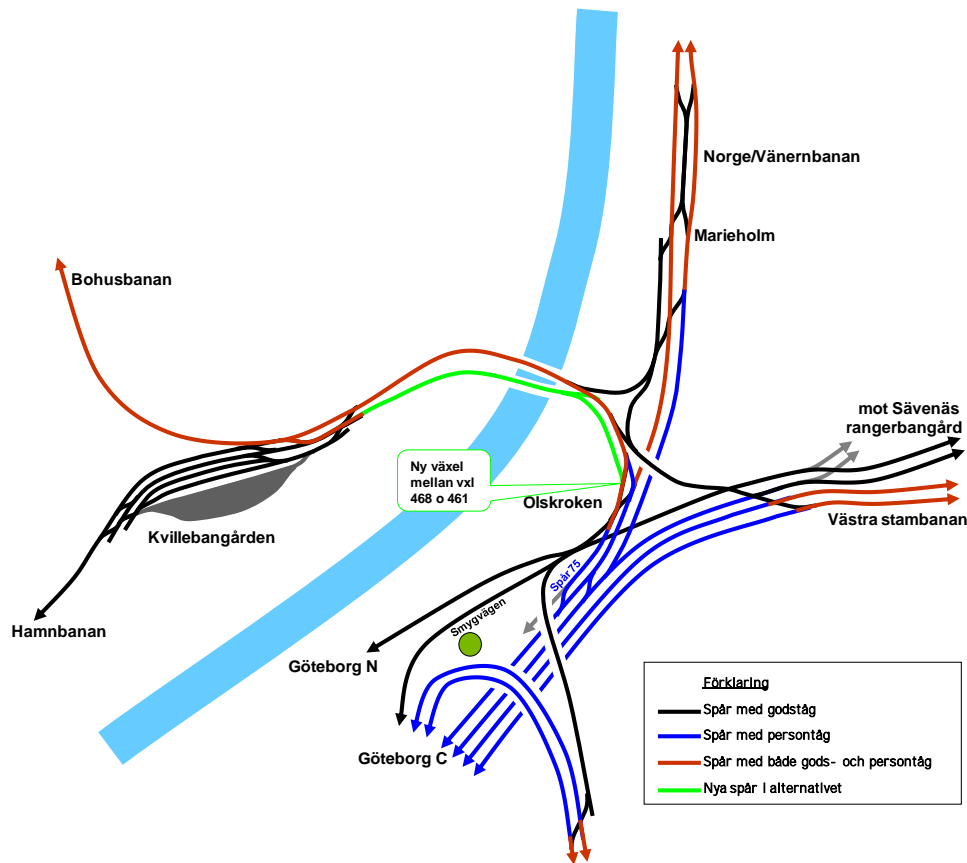


Bilaga 3 – Utformningsalternativ för en ny Marieholmsbro

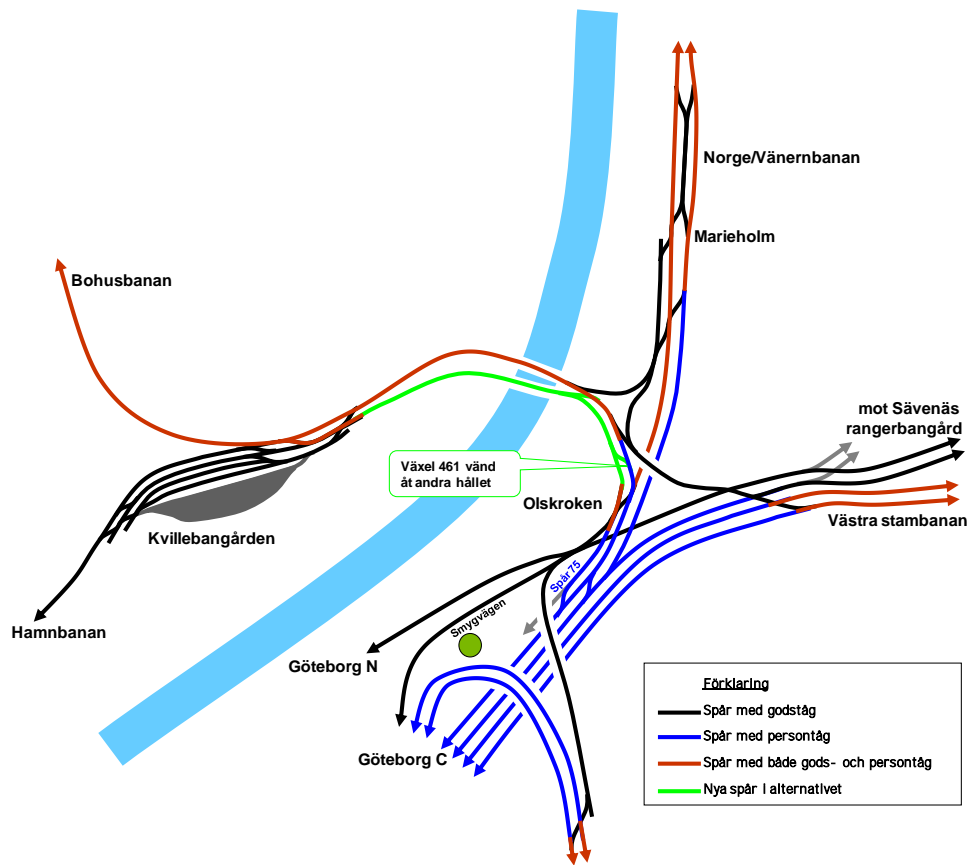
Figur 1 Alternativ 1B-1 – Mötesspår på älven med "förbigångsspår"	2
Figur 2 Alternativ 1B-2 – "Bengts förslag"	2
Figur 3 Alternativ 1B-3 – Vänd växelförbindelse	3
Figur 4 Alternativ 1B-4 – Ingen växel	3
Figur 5 Alternativ 2B – Dubbelspår till Sävenäs	4
Figur 6 Alternativ 2C – Dubbelspår "Brusio"	4
Figur 7 Alternativ 3A – Person- och godstågsbro	5
Figur 8 Alternativ 3B – Person- och godstågsbro	5
Figur 9 Alternativ 4 – Person- och godstågsbro	6
Figur 10 Alternativ 5 – Dubbelspår utom över Älven	6



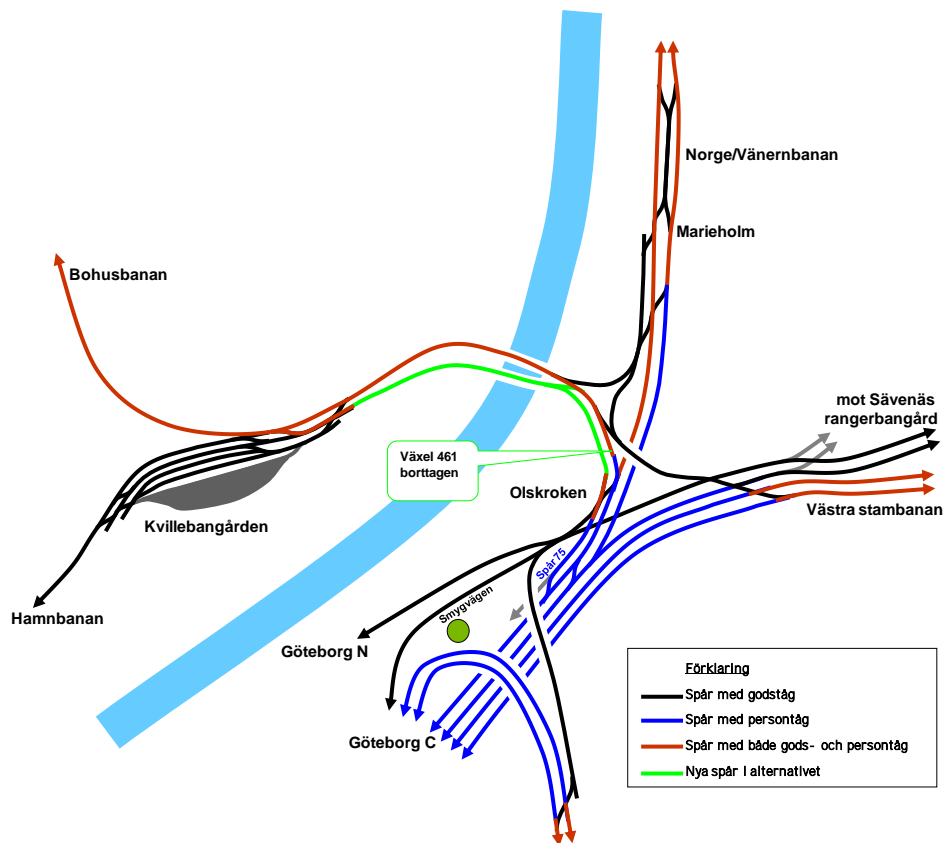
Figur 1 Alternativ 1B-1 – Mötespår på älven med "förbigångsspår"



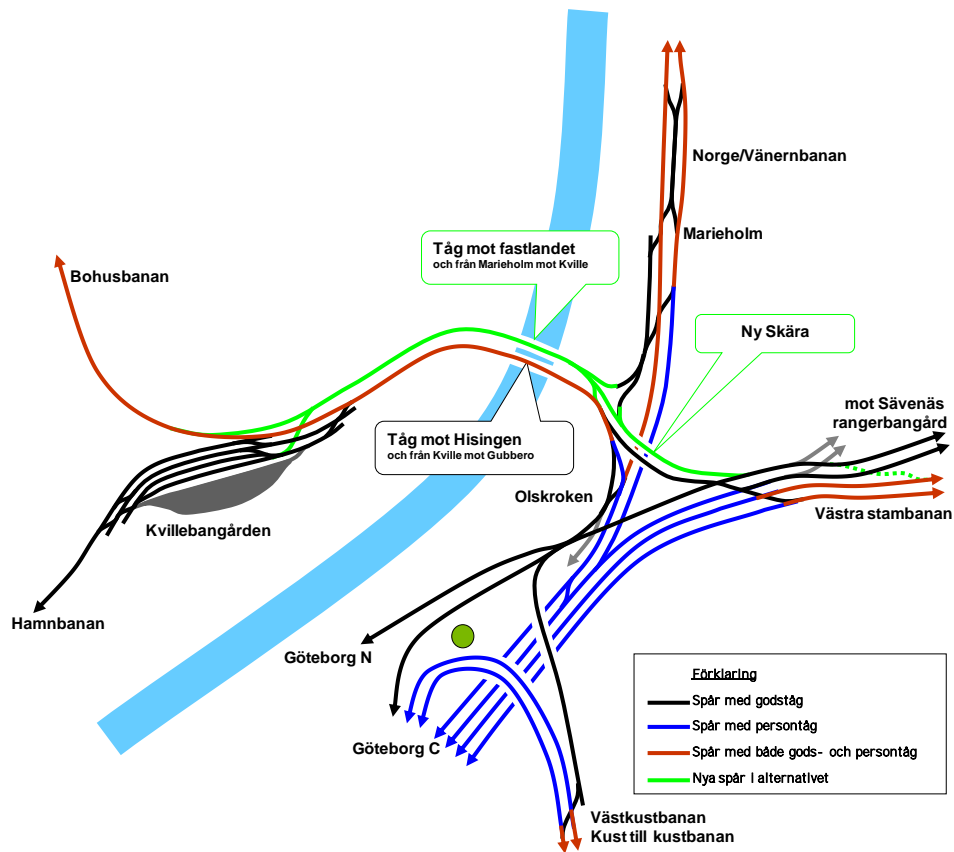
Figur 2 Alternativ 1B-2 – "Bengts förslag"



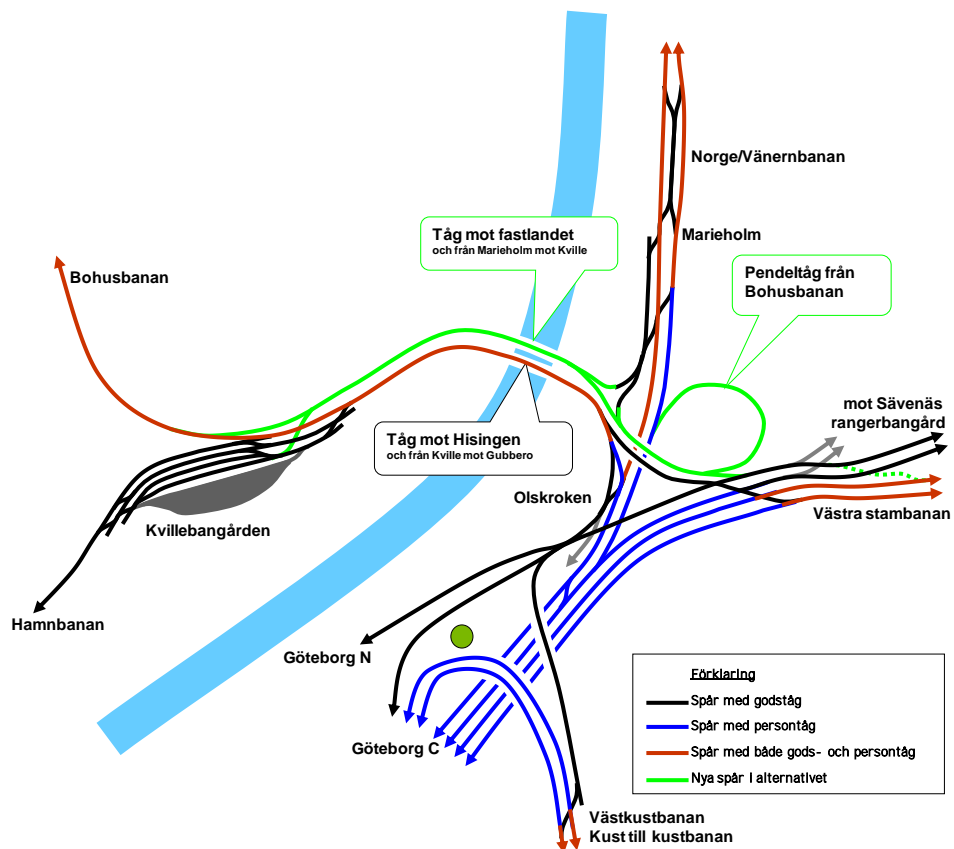
Figur 3 Alternativ 1B-3 – Vänd växelförbindelse



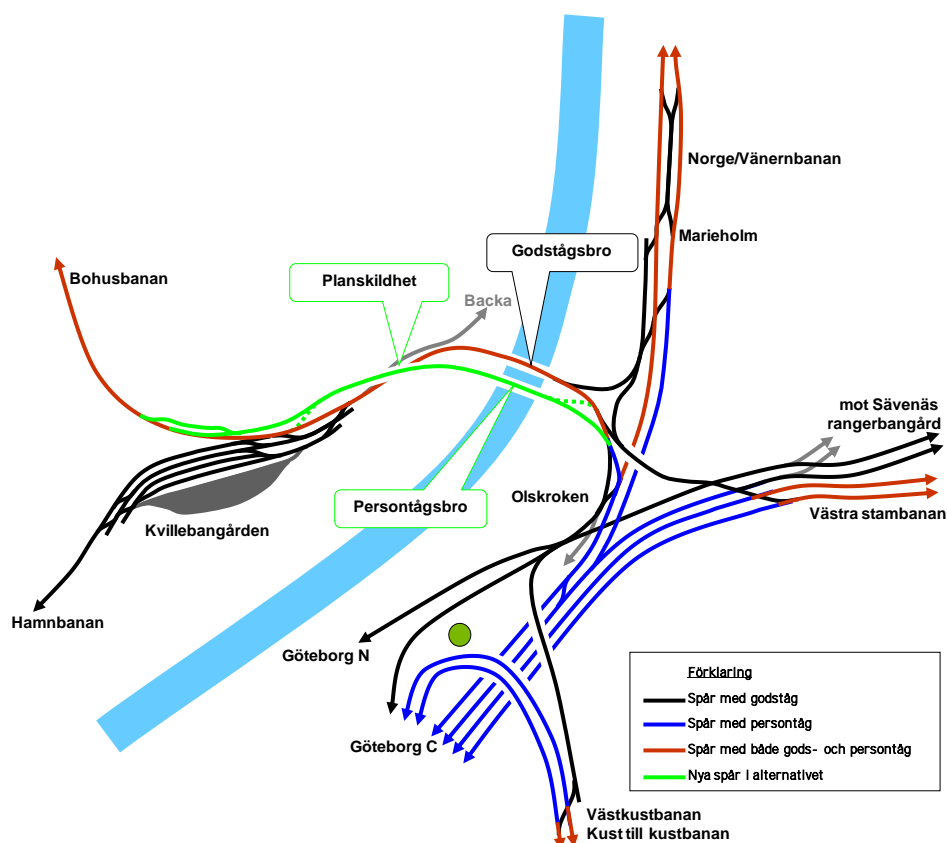
Figur 4 Alternativ 1B-4 – Ingen växel



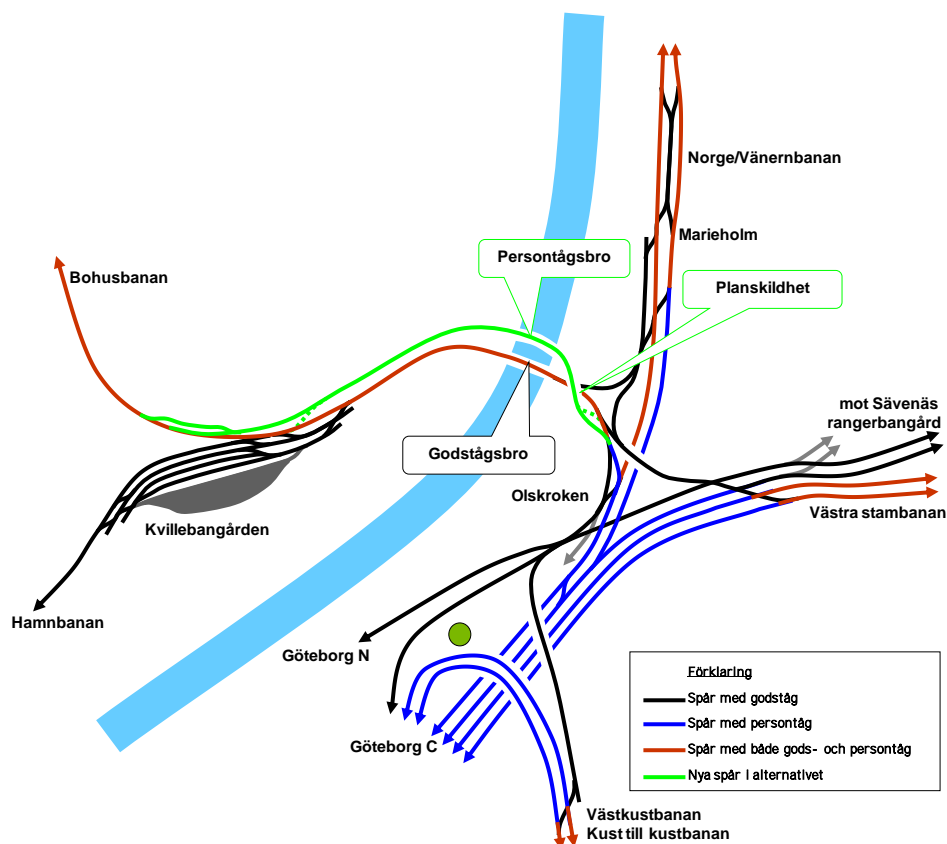
Figur 5 Alternativ 2B – Dubbelspår till Sävenäs. Avförs på grund för låg kapacitet mot Göteborg C, en förbättrad variant finns i rapporten som "Utbyggbarhet".



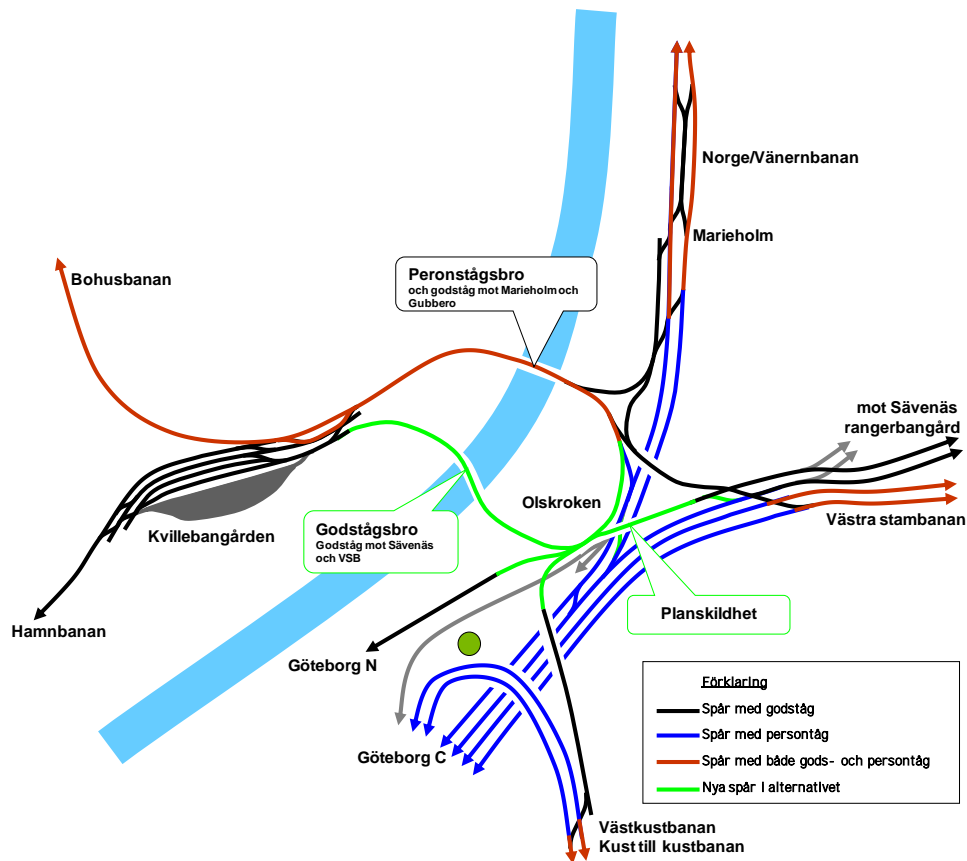
Figur 6 Alternativ 2C – Dubbelspår "Brusio". Avförs på grund av stadsbyggnadsskäl.



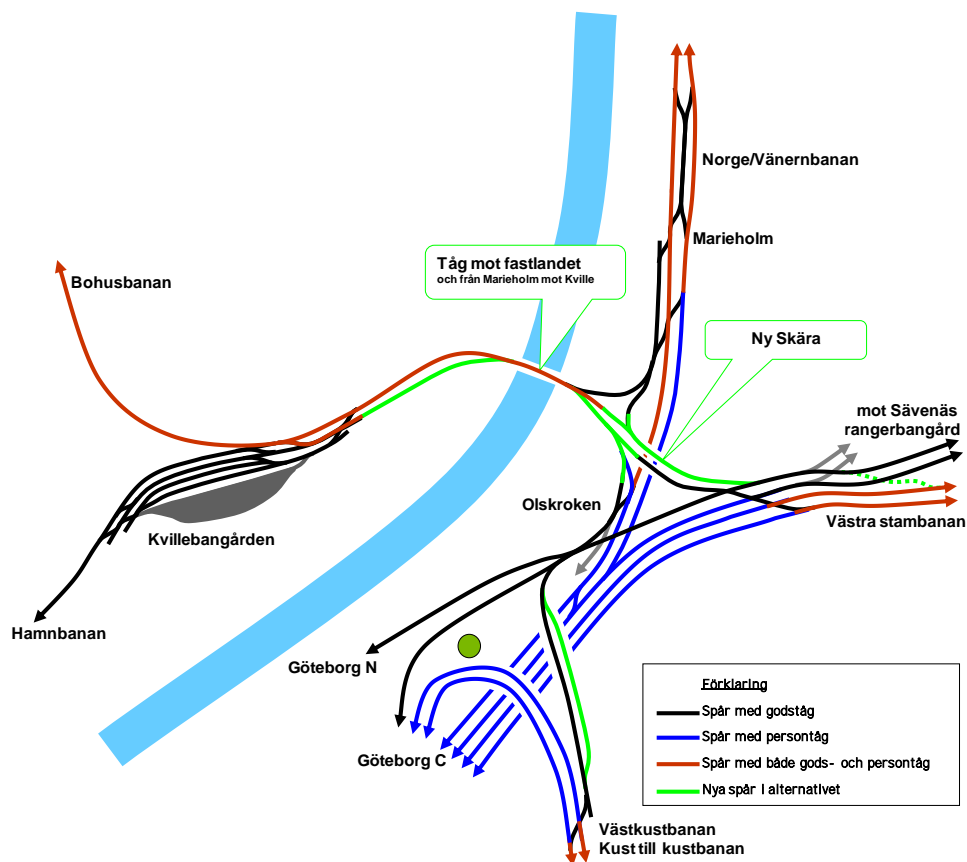
Figur 7 Alternativ 3A – Person- och godstågsbro. Avförs på grund av byggnadstekniska skäl och att tidtabellsanalys visat att nyttan av planskildheten är begränsad.



Figur 8 Alternativ 3B – Person- och godstågsbro. Avförs på grund av byggnadstekniska skäl och att tidtabellsanalys visat att nyttan av planskildheten är begränsad



Figur 9 Alternativ 4 – Person- och godstågsbro. Avförs på grund av byggnadstekniska skäl.



Figur 10 Alternativ 5 – Dubbelspår utom över Älven. Avförs på grund av alternativet inte ger önskad förbättring av redundansen över Älven.