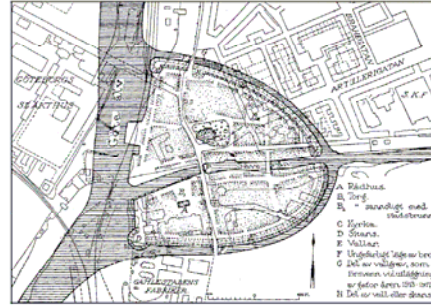


MARIEHOLM - OLSKROKEN
DUBBELSPÅR OCH TRIANGELSPÅR
TILL HAMNBANAN

1. Bro över Sæveån
2. Hammaren 1981
3. Marieholmsbron 1995
4. Skåran 1996
5. Triangelspår till hamnbanan
6. Ny bro över Sæveån för dubbelspåret



Gamla älvfåran "Ur den vandrande stadens tid. Nya Löödse Älvsborgs stad"



Stadskartan Göteborg år 1809 (Lantmäteriet).

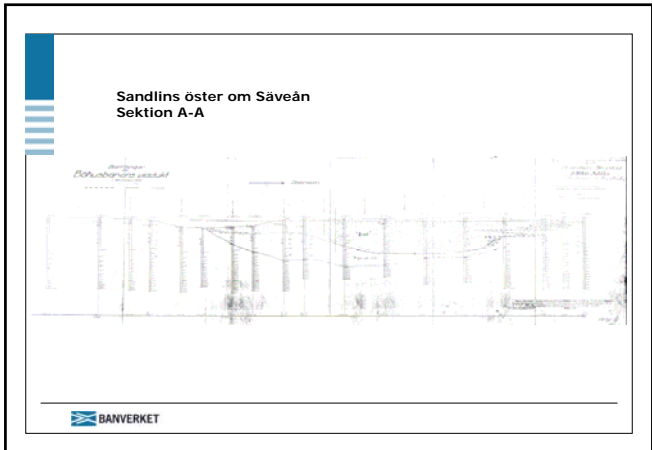
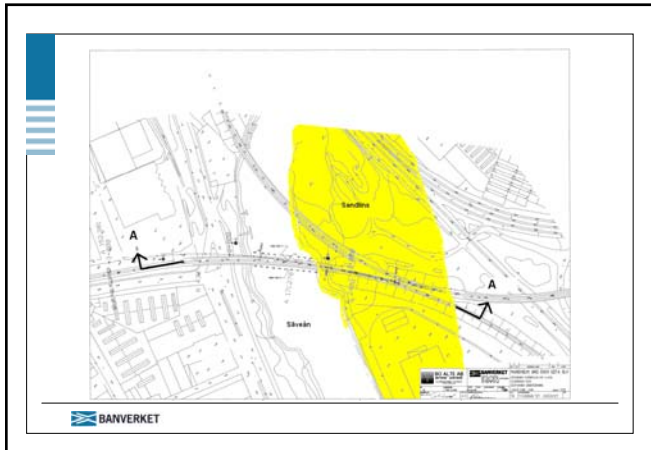
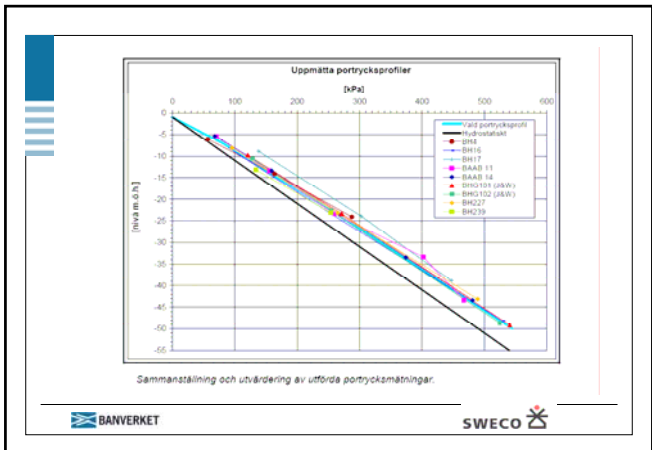
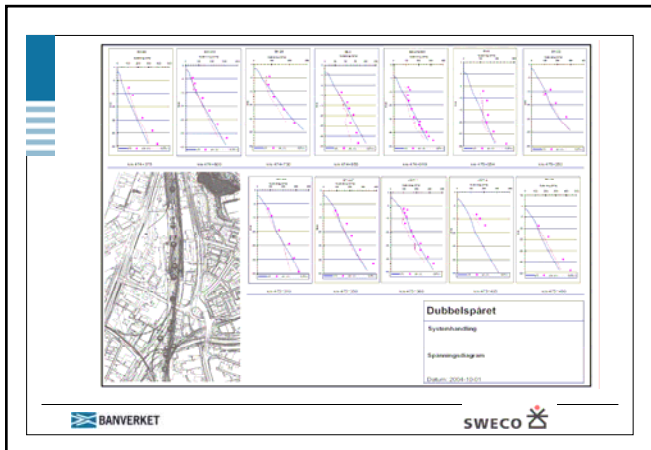
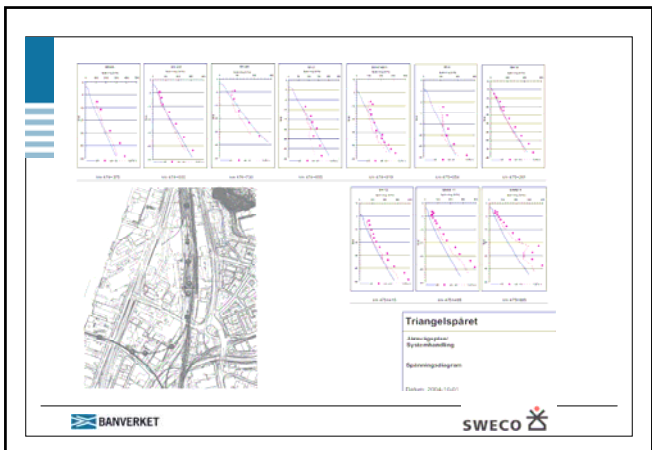
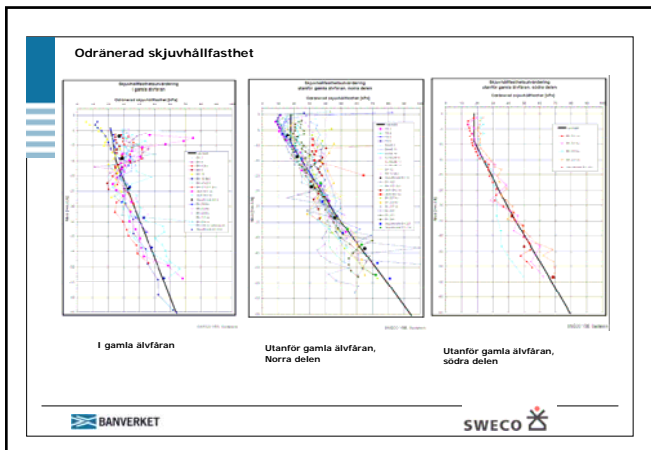


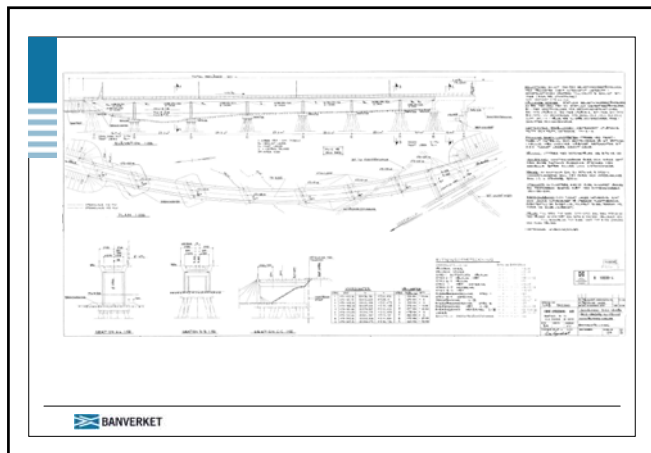
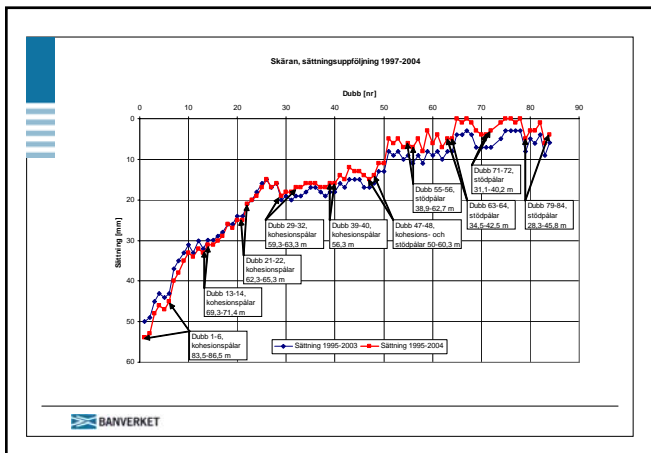
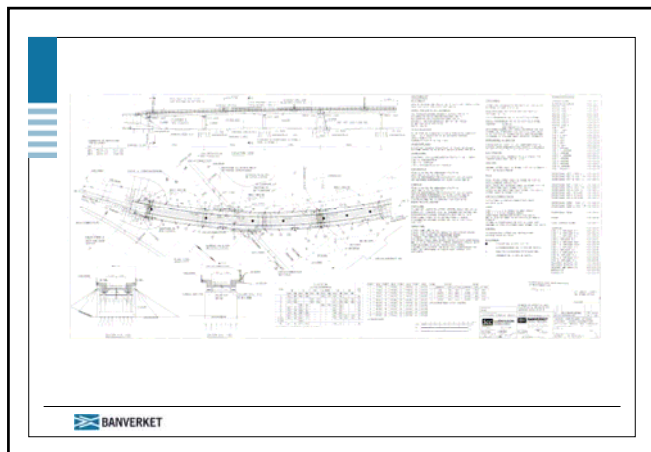
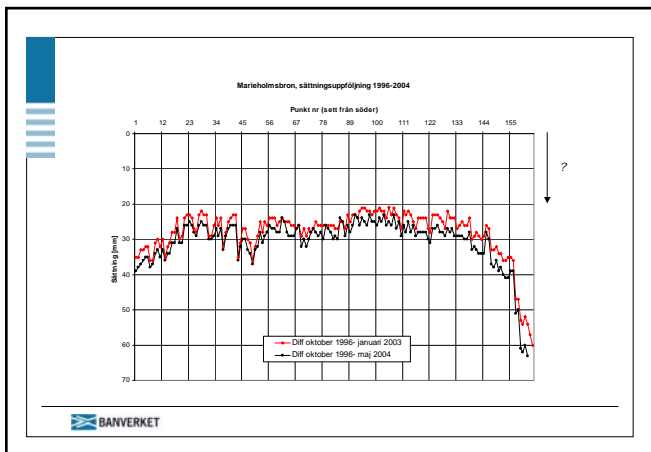
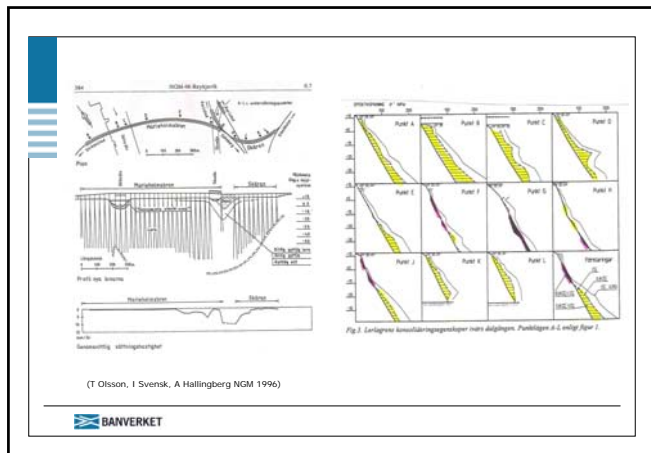
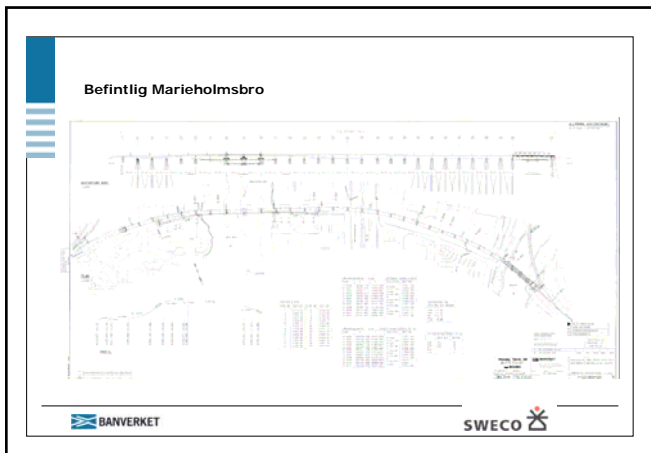
Generalstabskartan år 1863 (Lantmäteriet).

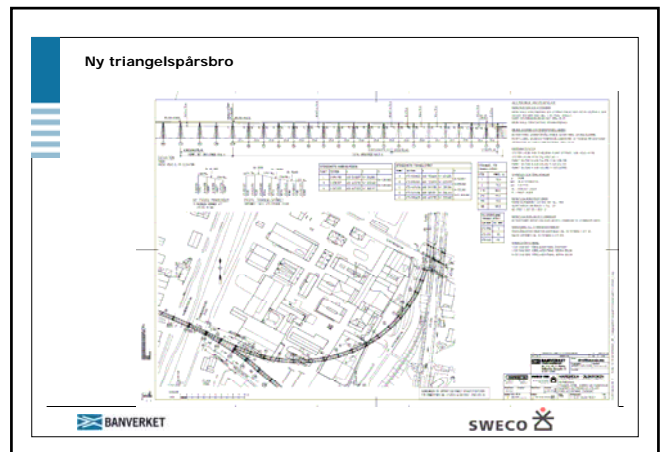
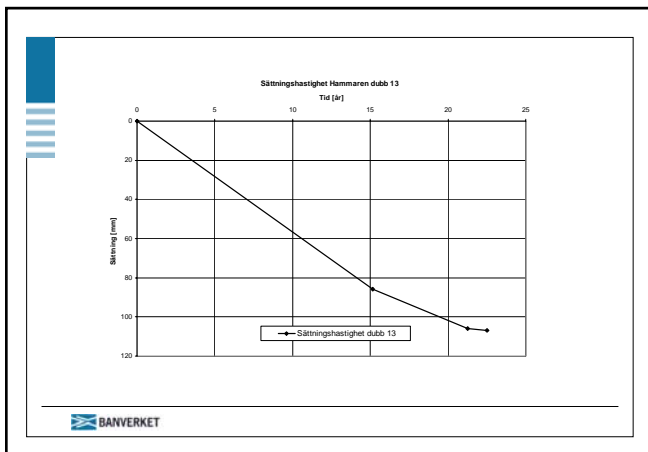
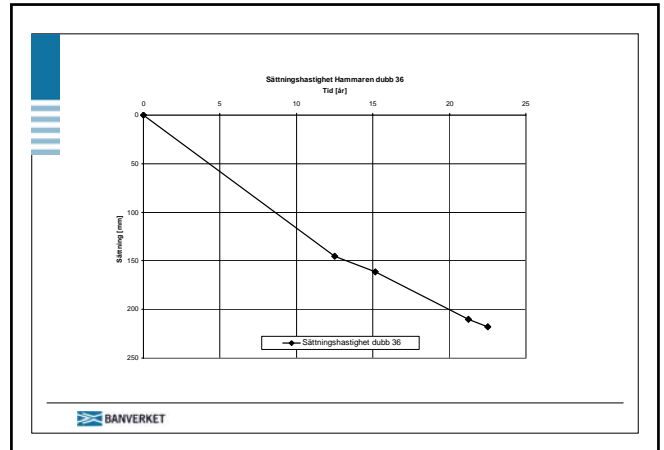
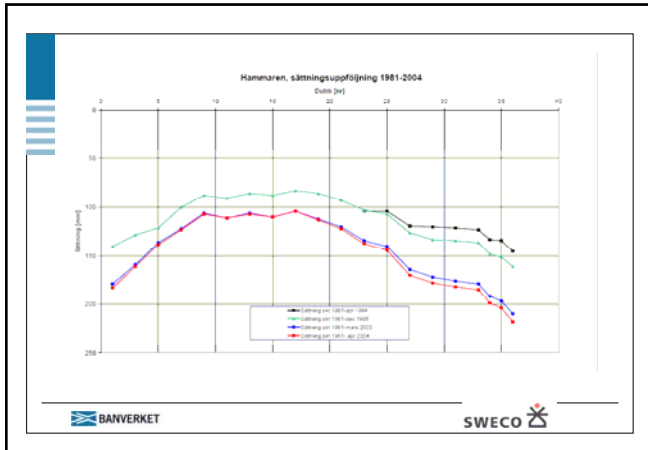


Generalstabskartan år 1930 (Lantmäteriet).









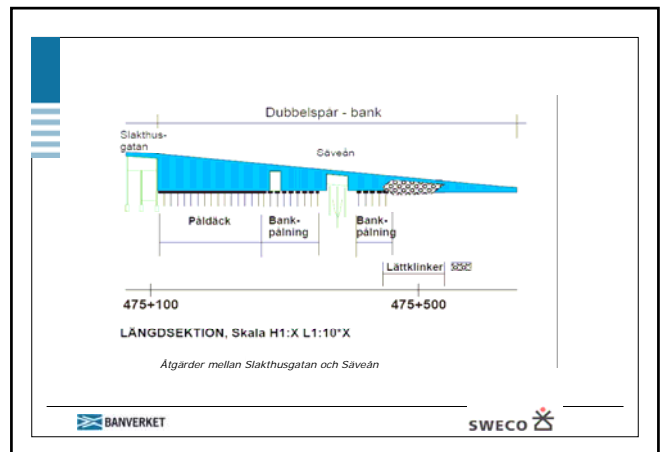
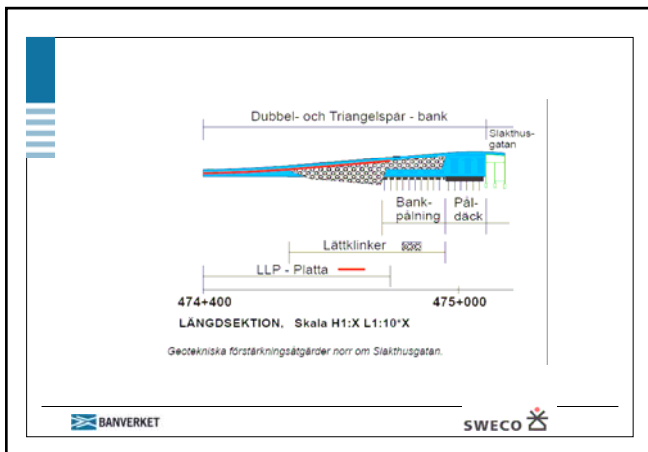
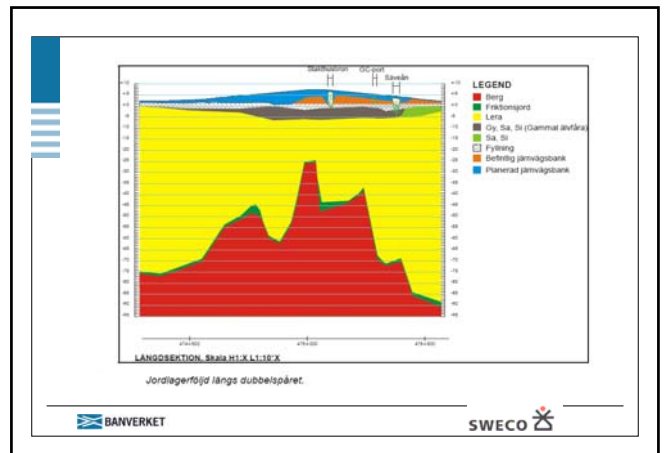
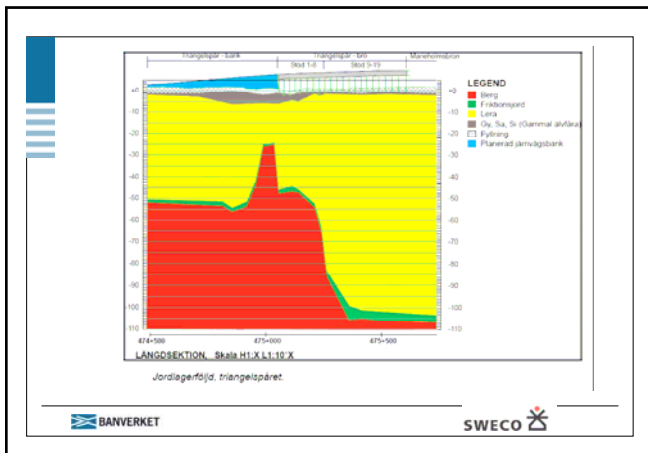
Ny triangelspårsbro, Entreprenad 1

- Totalentreprenad
- Fritt upplagda brospann
- Påltyp öppen
- Fördelningen stödpålar/kohesionspålar given
- Stödpålar stöd 4-8
Påhängslaster till 28 m djup
- Kohesionspålar stöd 9-20
Reglering av pållängder om avvikelse >5m
Pållängder för kohesionspålar i princip givna (medel ca 65 m, intervall 57 – 71 m, anpassade till dagens Marieholmsbro)
- *Påhängslaster till 10 m djup*

BANVERKET

- Påhängslast behöver i detta fall inte kombineras med trafiklast i lastkombination IV:B
- Pällutning ej flackare än 5:1
- E detaljutformar pålning (efter egen propålning)

BANVERKET



Slutligen:

- Stora sättningar pågår inom området, förmodligen även på stora djup.
- Sättningarna ger påhängslaster som tar i anspråk stor delar av pålarnas lastkapacitet.
- Inte ens 85 m långa kohesionpålar ger "sättningsfrihet".
- I vissa fall hamnar troligen neutrala punkten så djupt så att man inte får bärlighet under denna. Då fungerar pålarna som "sättningsbroms" istället. Sämre alternativ är stödpålar som då krossas vid spetsen.
- Broar bör när sättningarna är svårbedömda utföras fritt upplagda.

Om detta inte är möjligt måste brolagren utföras med iusteringsmöjligheter.