



Kantavuustietojen merkitys ja Tietovirrat

Raskaiden kuljetusten ajankohtaiset nostot

- Traficommin HCT-kokeilut jatkuvat
 - Kokeiluja ollut käynnissä 2013 lähtien
 - Liikkeellä 21 ylimassaista yhdistelmää
 - Suurimmat kustannus- ja hiilidioksidisäästöt on saatu mittoja kasvattamalla
- Tieliikennelain 729/2018 muutoksessa 1.6.2020 tuli muutos akselipainorajoitusmerkkiin (C27)
 - Sallitut akselipainomerkit on lueteltu tieliikennelain taulukossa

Luku merkissä	Kolme akselia	Enemmän kuin kolme akselia
5 t	7 t	9 t
8 t	10 t	12 t
11 t	13 t	16 t
14 t	16 t	19 t
16 t	18 t	21 t
18 t	24 t	27 t
21 t	24 t	27 t



Erikoiskuljetusten ajankohtaiset asiat

- Erikoiskuljetuslupia on myönnetty n. 10 000 kpl/vuosi, vuonna 2021 25% kasvu lupamäärissä
 - Erikoiskuljetuksia ajetaan vuosittain satojatuhansia
- Tuulivoimakuljetusten merkitys korostuu jatkuvasti
 - Tuulivoimaloiden määrä kasvaa jatkuvasti
 - 2021: 141 voimalaa
 - 2022: Suunnitteilla 344 voimalaa
 - Yksi voimala ~13 erikoiskuljetusta
 - Komponenttien paino ja koko kasvaa
 - Voimaloita rakennetaan enemmän myös sisämaahan
 - Tuulivoimalat sijaisevat yleensä alemman tieverkon päässä

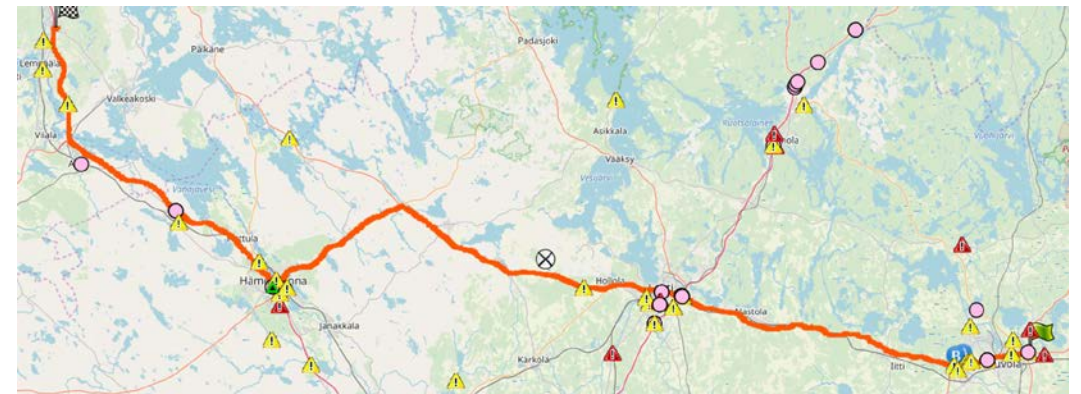
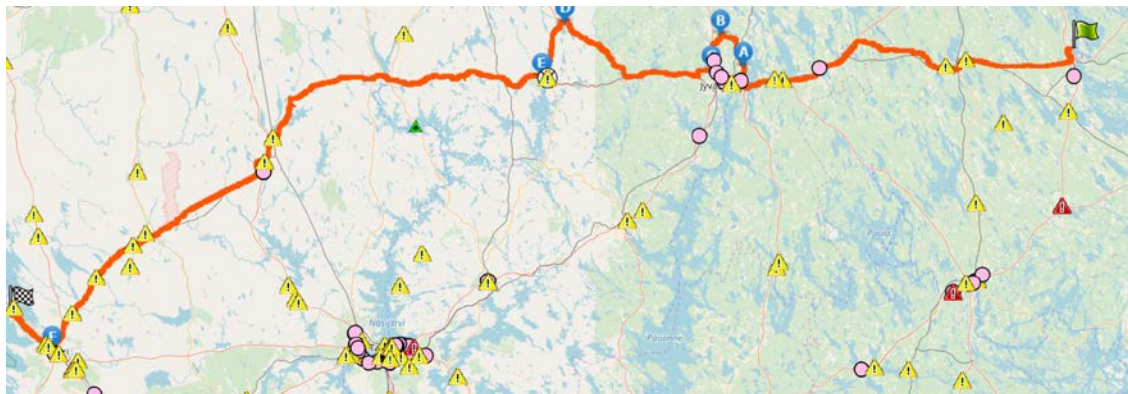
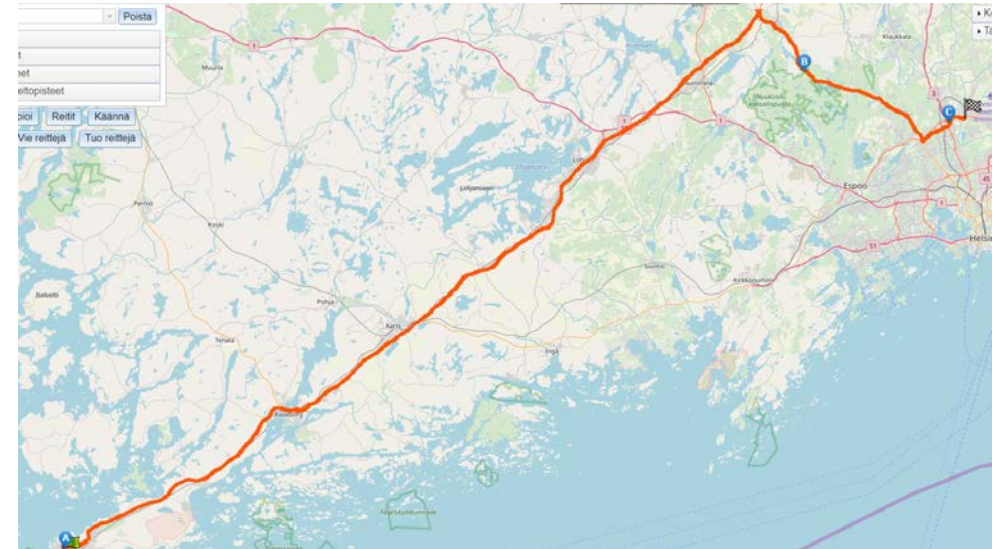
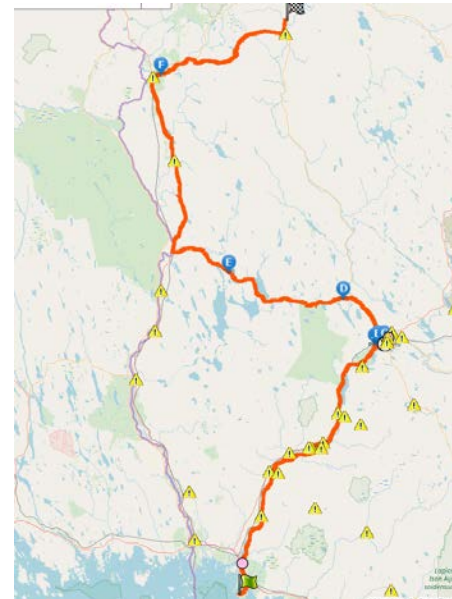
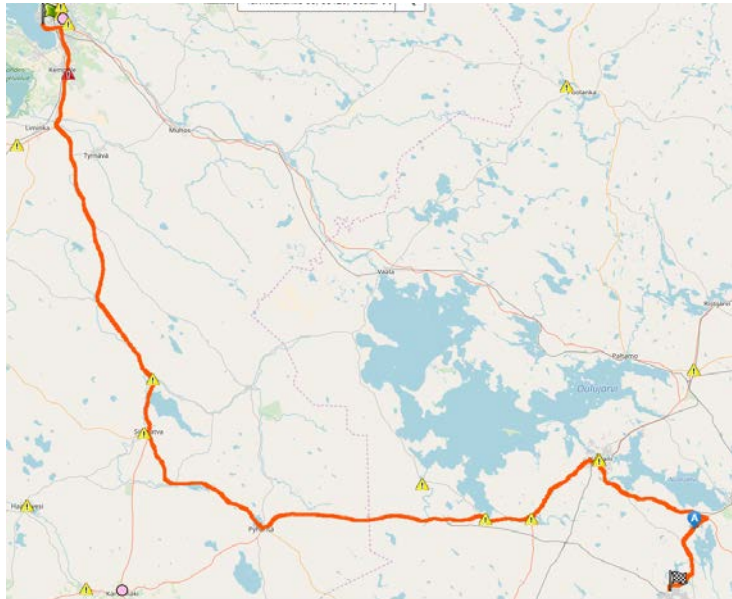
Erikoiskuljetusreitit

- Erikoiskuljetusten reitteihin vaikuttaa kuljetuksen mitat sekä massat
 - Reitin siltojen kantavuus
 - Siltojen, portaalien, ajolankojen ym alikulkukorkeudet
 - Kiertoliittymät, risteysten muut esteet
 - Siltatyömaiden vaikutus mittoihin ja kantavuuteen
 - Maaperän kantavuus
- Katuverkon rajoitukset
- Suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkko (SEKV) ei sisällä kuljetusten massoja, vaan ainoastaan suuret mitat

Erikoiskuljetusreitit



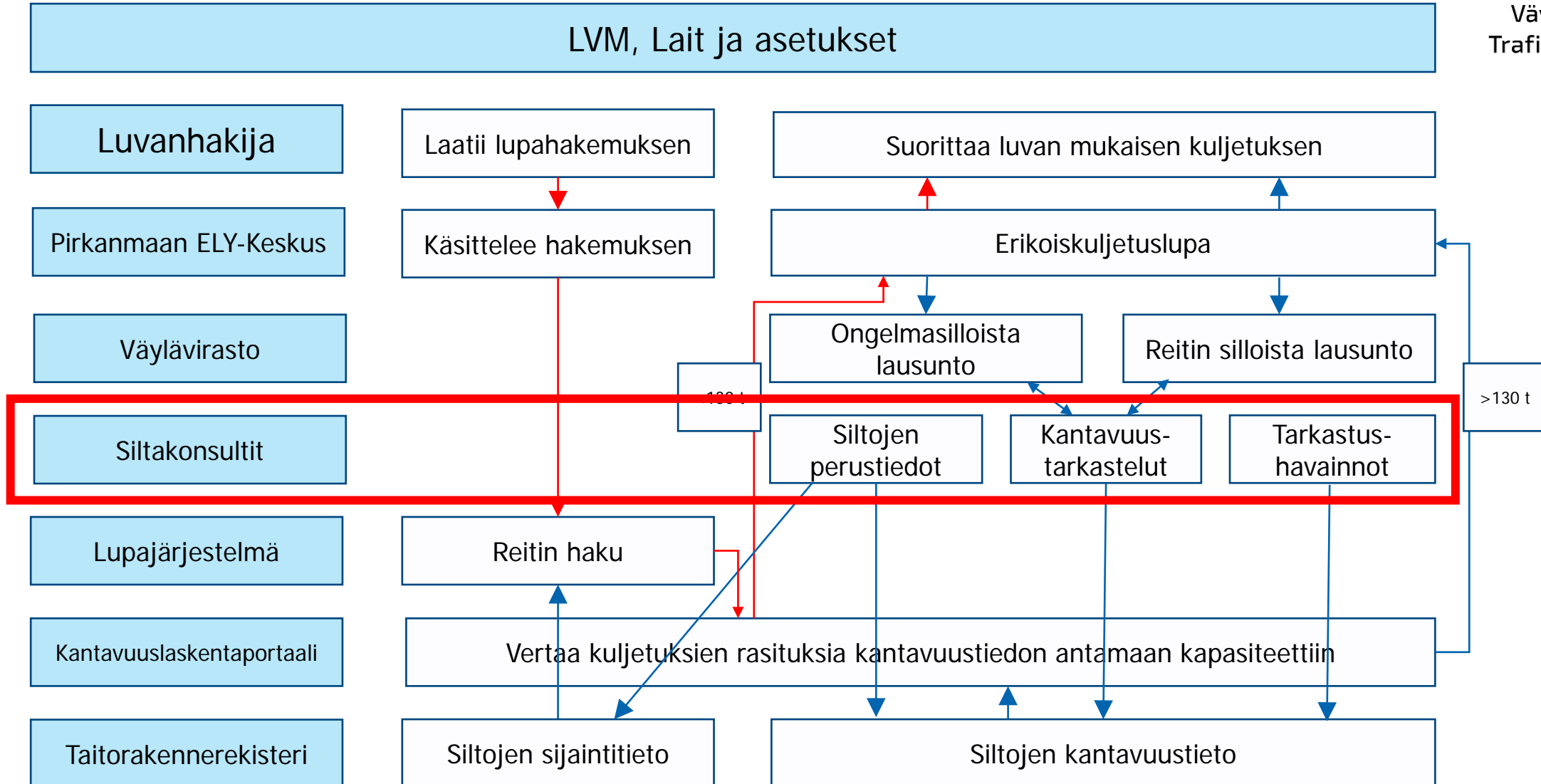
Väylävirasto
Trafikledsverket



Erikoiskuljetuslupaprosessi



Väylävirasto
Trafikledsverket



Uusien siltojen kantavuustiedot

Uusien siltojen kantavuustiedot määritellään automaattisesti yleistettyjen arvojen perusteella, johon vaikuttavat:

- Suunnittelukuorma
- Pääsiltatyyppe
- Jokaisen jänteen jännetyyppe
- Jännepituus
- Määräävä siltatyyppe
- Putkisilloilla jännepituus ylittävän väylän suuntaan

Mikäli sillalta ei löydy tarvittavia tietoja, kantavuustietoja ei pysty automaattisesti määrittelemään.

Kantavuustarkastelut

- Tarve laskennalle syntyy
 - Vauriohavainnoista
 - Kuljetustarpeiden muutoksesta
 - Tien poikkileikkausmuutoksista
- Sillan kantavuustarkastelun aikana on hyvä keskustella aktiivisesti laskennan tuloksiin vaikuttavista tekijöistä
 - Kuljetustarpeet
 - Suunniteltu käyttöikä
 - Todelliset ajolinjat
 - Käytetyt osavarmuuskertoimet
- Laskentadokumentti tallennetaan Taitorakennerikisteriin TLIII-luokassa
- EK-kaavioiden tulokset toimitetaan Excel-muodossa tilaajan toimittamalle Lomake-pohjalle (Tulossa)

Kantavuuden laadunvarmistus

1.5 Kantavuuslaskennan laadunvarmistus

Liikenneviraston kantavuusasiantuntija hyväksyy kaikki valtion omistamien ja rahoittamien siltojen kantavuuslaskennat. Laskelmien laadinnassa tulee käyttää huolellista sisäistä laadunvarmistusta, jossa tarkastelun vastaavalla henkilöllä tulee olla Liikenneviraston vaatima tarkasteltavan sillan päärakennetyypin mukainen suunnittelijapätevyys. Laadunvarmistuksesta tulee tehdä Liikenneviraston julkaisun Taitorakenteiden rakennussuunnitelmien tarkastus liitteen 1 mukainen dokumentti /37/. Tarvittaessa tilaaja voi käyttää ulkoista tarkastusta.

Kantavuuslaskennan luottamuksellisuus

1.6 Kantavuuslaskennan luottamuksellisuus

Siltojen kantavuustiedot ovat luottamuksellisia, eikä niitä saa luovuttaa kolmansien osapuolten haltuun. Valtion silloilla kantavuustietoja hallinnoi Liikennevirasto, eivätkä muut toimijat saa pitää kyseisiä kantavuustietoja hallussaan. Kantavuustietoja ei saa luovuttaa myöskään yksityiselle tilaajalle, kuten kuljetusyriykselle.

Salassapidosta on säädetty ”Laissa viranomaisen toiminnan julkisuudesta” 21.5.1999/621, 24 §:n momentissa 10.

Kantavuuslaskennan yhteydessä tulee huolehtia että toimittajan ja Väyläviraston välisen tietoturvasopimuksen ohjeita noudatetaan työn kaikissa vaiheissa



Väylävirasto
Trafikledsverket