

Usein kysyttyä painorajoituksista

Miksi alle 60 tonnin rajoitukset tulivat, miksi niitä ei voida poistaa, ja miksi nopeus-/kohtaamisrajoitukset eivät auta?

- Miksi rajoitukset on asetettu:
 - Siltojen rajoitukset johtuvat joko siitä, että siltaa ei ole koskaan suunniteltukaan kestäämään näin suuria kuormia (mm. kiviholvit) tai niiden huonosta kunnosta (mm. puupalkkisillat) tai näiden yhdistelmästä.
 - Puupalkkisilloissa silmämääräiset tarkastukset (yleistarkastukset) ovat antaneet virheellistä tietoa. Ajoneuvoasetuksen muutoksen myötä teimme tarkempia tarkastuksia hyväkuntoisilta näyttäville silloille ja löysimme silloista erittäin vakavia lahovaurioita. Tutkimuksia laajennettiin ja todettiin, että lähes kaikissa puupalkkisilloissa on lahovaurioita, osassa erittäin vakavia. Siltojen tarkastusohje on jo muutettu eli kaikista rakenteista, joissa on pyöreää puutavaraa kyllästettynä otetaan kairanäytteet yleistarkastuksissa (paalukot, palkit, jne).
 - Kiviholvisiltojen osalta tilanne on se, että aikaisemman asetuksen mukaiset ajoneuvot ovat muuttuneet asetuksen voimassaoloaikana huomattavasti ja itse asiassa näitä olisi pitänyt rajoittaa jo aikaisemmin.
- Rajoitusten poisto:
 - Puupalkkisiltojen osalta rajoituksia poistetaan, mikäli koekuormituksella voidaan osoittaa sillan toimivan paremmin kuin laskelmien ja tutkimusten perusteella on päätelty. Joissain yksittäisissä tapauksissa näin on tapahtunut, mutta suurin osa käyttäytyy, kuten on kuviteltu (rajoitus säilyy nykyisellään). Osaan on kuitenkin pakko asettaa kireämpi rajoitus koekuormitusten jälkeen.
 - Kiviholvisiltojen osalta tilanne on vaativampi. Rakenne on tyypiltään hauras, eli sortuminen saattaa tapahtua äkillisesti. Emme siis voi kuormittaa rakennetta ääri rajoille. Lisäksi kiviholvien laskenta on erittäin epämääräistä. Kiviholvien osalta tutkimme asiaa koko ajan ja selvitämme erilaisia mahdollisuuksia koekuormittaa, laskea tms. selvittää niiden kantavuutta tarkemmin.
- Ajoneuvojen yhtäaikaisuus:
 - Puukantisten teräspalkkisiltojen osalta tilanne on sellainen, että yhden tai kahden vierekkäisen ajoneuvon aiheuttama maksimirasitus on suunnilleen sama teräspalkeille eli kuorma on niin paikallinen -> ei muutosta rajoituksiin. Puupalkkisilloissa edellinen ilmiö on vielä vallitsevampi -> ei muutosta rajoituksiin.
 - Kiviholvien toiminta on erilainen. Niille epäkeskeinen kuormitus (yhdellä kaistalla reunalla) on vaarallisempi kuin koko poikkileikkaus tasaisesti kuormitettuna. -> ei muutosta rajoituksiin.
 - Teräsbetoni laatoissa ja massiivisissa laattapalkeissa rakenne jakaa kuormaa myös poikittain. Tällöin vierekkäisten ajoneuvojen määrällä on vaikutusta. Valitettavasti Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa ei ole yhtään leveämpää tapausta painorajoitettuna.
- Nopeusrajoitus:
 - Suomessa kiviholvit on tyypillisesti rakennettu siten, että niissä on erittäin paksut maatytytteet holvin kannassa. Ajoneuvon nopeudesta riippuvainen sysäys ei ole merkittävä, eikä nopeusrajoituksen laskulla saada apua tilanteeseen.