



MAANTEEMETI PEADIREKTOR

KÄSKKIRI

Tallinn

29. veebruar 2008 Nr. 55

Riigimaanteedel asuvate sildade, viaduktide, truupide ja tunnelite projekteerimisnõuete täpsustamine

Riigimaanteedel asuvate sildade, viaduktide, truupide ja tunnelite (edaspidi: *sillad*) projekteerimisnõuete väljastamisel on esinenud mitmeid ebatäpsusi ja puudujääke, mis puudutavad koormuste etteandmist projekteerijale ja nõutavaid normatiivdokumente. Puuduste kõrvaldamiseks käsin:

1. Rakendada *sildade* koormuste valikul järgmisi parameetreid ja põhimõtteid:

1.1 *Sildade* liikluskoormused võtta projekteerimisnormi eelnõu *EPN-ENV 1.3* ("Eesti projekteerimisnormid. Projekteerimise alused. Koormused. Osa 3: Sildade liikluskoormused") järgi.

Märkus. Eesti projekteerimisnormi eelnõu EPN-ENV 1.3 võtta liikluskoormuste määramisel aluseks kuni ülevõetud Eesti standardi EVS-EN 1991-2 ("Eurokoodeks 1. Ehituskonstruksioonide koormused. Osa 2: Sildade liikluskoormused") kinnitamiseni Standardikeskuse poolt.

1.2 Koormusmudeli 1 (edaspidi: *1. KM*) rakendamine on kohustuslik. *1. KM* korral kasutada järgmisi täpsustavate tegurite väärtusi:

a) põhimaanteedel $\alpha_{Qi} = \alpha_{qi} = \alpha_{qri} = 1,0$;

b) tugimaanteedel $\alpha_{Q1} = 0,8$, $\alpha_{Q2} = \alpha_{Q3} = \alpha_{qi} = \alpha_{qri} = 1,0$;

c) kõrvalmaanteedel $\alpha_{Q1} = 0,8$, $\alpha_{q1} = 0,8$ ja $\alpha_{Qi} = \alpha_{qi} = \alpha_{qri} = 1,0$ kui $i \geq 2$.

Märkus: 1. KM koosneb koondatud ja ühtlaselt jaotatud koormustest, mis kirjeldavad veo- ja sõiduautode liiklusest tekkivate mõjude enamikku. See mudel on mõeldud nii üldisteks kui kohalikeks kontrollarvutusteks.

1.3 Koormusmudeli 2 (*2. KM*) rakendamine on kohustuslik.

Märkus. 2. KM on rattarehvide kontaktpinnale rakendatud üheteljeline koormus, mis imiteerib normaalliikluse dünaamilist mõju lühikestele konstruktsioonelementidele. See mudel on mõeldud ainult kohalikeks kontrollarvutusteks.

1.4 Koormusmudeli 3 (*3. KM*) rakendamine on kohustuslik. *3. KM* kogukaaluks valida:

a) põhimaanteedel – 3600 kN;

b) tugimaanteedel – 2400 kN;

c) kõrvalmaanteedel – 1200 kN.

Märkus. 3. KM on eriveokitele vastav teljekoormuste kogum. See mudel on mõeldud nii üldiseks kui ka kohalikuks tugevuskontrolliks. Projekteerija peab tõestama, millise eriveoki koosseisu korral ettenähtud kogukaalu juures tekib ebasoodsaim olukord.

1.5 Koormusmudeli 4 (4. KM) rakendamise vajalikkuse otsustab tellija.

Märkus. 4. KM kujutab endast tunglemiskoormust, mida tuleks kasutada linnas või linna lähipiirkonnas asuvate sildade jaoks.

2. Kasutada sildade kandekonstruksioonide projekteerimisel normatiivdokumentide kirjeldusel järgmist seisukohta:

Kui ei ole teisiti kokku lepitud, siis kandekonstruksioonide projekteerimisel normatiivdokumentide valikul eelistada ülevõetud Eesti standardeid – eurokoodekseid (tähisega *EVS-EN*). Kui mõni ülevõetud standard on Eestis kasutusele võetud inglise keeles, puudulike rahvuslike lisadega või puudub üldse, lähtuda vastavatest mitteülevõetud Eesti standarditest (*EVS*) või omakorda nende puudumisel Eesti projekteerimisnormidest (*EPN*). Teiste riikide rahvuslikke standardeid (kaasa arvatud *SNiP*) mitte kasutada.

Märkus. See nõue on tingitud asjaolust, et Eestis toimub üleminek normidelt standarditele ja see protsess ei ole veel lõppenud. Seega on kandekonstruksioonide projekteerimiseks kasutusel veel mitmeid paralleelseid norme ja standardeid. Aastaks 2010 on Eestil kohustus kehtetuks tunnistada kõik varasemad rahvusstandardid ja kasutada vaid ülevõetud eurokoodekseid.

Riho Sõrmus

Viseerimisel:
Martti Keiso
kerf Tõpfer