



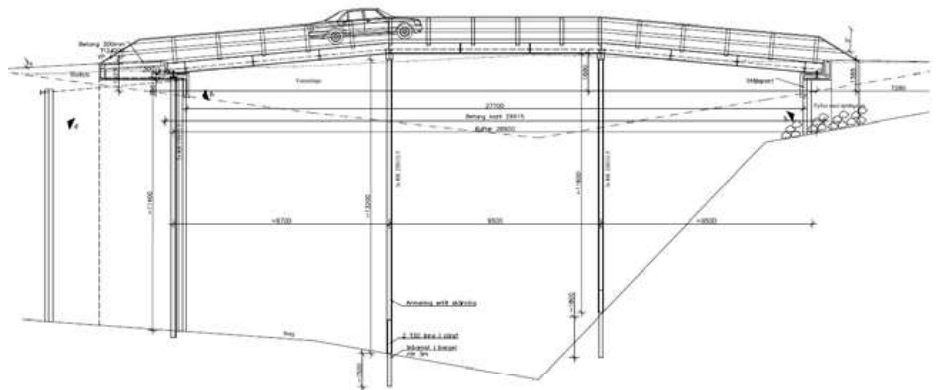
Siltarakennushanke tieisännöitsijän näkökulmasta

Teksti ja kuvat: Tony Rosqvist

Uuden sillan rakennusurakka on haaste, jota tieisännöitsijällekään ei usein tarjoudu. Mutta joskus sellainen voi tulla eteen. Eräs tiekunta oli päättänyt korvata 1970-luvun alussa rakennetun, kantavuudeltaan 2 t olevan puusillan uudella sillalla, jonka kantavuus olisi vähintään 50 tonnia. Näin tukkirekat saataisiin vesiväylän yli. Aiemmin tukit oli rahdattu proomuilla. Sillan jänneväli oli noin 40 m. Kantavien rakenteiden materiaaliksi valikoitui teräs.

Hankepäätös tehtiin ylimääräisessä tiekokouksessa syksyllä 2015. Tieisännöitsijänä sain tehtäväkseni olla yhteyshenkilö suunnittelutoimistoon ja hoitaa tarjouskilpailu. Erittäisiä lupia rakentamiseen ei tarvittu, koska vanhan sillan aukkolausunto oli yhä pätevä. Liikenneviraston ohjeiden mukaan silta olisi avustuskelpoinen.

Siltasuunnittelija löytyi omasta kunnasta. Kyseinen toimisto oli joitain vuosia aiemmin suunnitellut hieman pienemmän terässillan. Toimeksiantona oli piirtää silta niin yksityiskohtaisesti (liityntäratkaisut, materiaalit, mitat), että siltaurakoitsijat pystyvät antamaan tarjouksensa. Lähtökohdana oli tulokset pohjatutkimuksista.



Keväällä 2016 tiekunta päätti hakea ELY:ltä avustusta. Tässä vaiheessa oli yleispiirustus terässillasta käytettävissä. Tarjouspyyntö laitettiin Hilmaan ja määräaikaan mennessä ilmaantui kymmenisen kiinnostuksen ilmaisuja. Kaikille lähetettiin tarjouspyyntö ja kaikki myös tekivät tarjouksen. Tarjousten pisteytyksestä oli oma artikkeli Yksityistie-uutiset-lehden numerossa 2018.

Maaliskuussa 2017 lähti ELY-keskukseen toiveikas valtionavustushakemus. Vastauksena tuli kuitenkin toteamus, että siltasuunnittelijallamme ei ole FISE-pätevyyttä. Rakennesuunnitelmat tulisi tarkastuttaa sellaisella konsultilla, jolla tämä pätevyys on. Tämä tuli yllättäen ja synnytti kiireen. Tiesosakkaat olivat jo henkisesti sitoutuneet lähtemään evakkoon kesän jälkeen, joten purku- ja rakennustöihin ei ollut aikaa kuin viisi kuukautta.

Liikenneviraston hyväksymien suunnittelijoiden listasta löytyi toimisto, jolla olikin liuta lisäselvitysvaatimuksia. Suurimmaksi ongelmaksi osoittautui vaatimus geoteknisistä lisätiedoista. Tehdyt kairaukset eivät olleetkaan riittäviä. Tässä vaiheessa elettiin jo syyskuuta ja urakoitsija halusi käynnistää purkutytöt.

Hoitokunnalla oli valittavana kaksi vaihtoehtoa. Työtä joko jatketaan (hintavien) lisäselvitysten kera, kunnes ELY-avustuspäätös mahdollinen ja siirretään varsinainen rakennusurakka kevääseen. Toinen vaihtoehto oli luopua ELY-avus-


tushakemuksesta ja vaatimuksesta ja aloittaa rakennustyö. Urakoitsija ei nähnyt tarvetta lisätiedoille.

Tiekunta päätti aloittaa urakka ilman ELY-avustusta. Päätökseen vaikutti mm. henkinen valmius saada asia pois päiväjärjestyksestä ennen uutta vuotta. Työt käynnistyivät ja jo vuodenvaihteessa käytössä oli uusi silta.

Tarinan opetus?

Tieisännöitsijän tai kenen tahansa hankkeen vetäjän on syytä surffailia Väyläviraston ent. Liikenneviraston sivuilla ja tutkia siltahankkeeseen liittyviä asioita. Sivustolta on tosin vaikea löytää sellaista kuvausta, joka yhdistäisi sillan tekniset vaatimukset ja suunnittelun pätevyysvaatimukset. Rakennesuunnittelijaksi tulee valita päteväksi todennettu eli sertifioitu suunnittelutoimisto.

Usein julkisavusteisen siltahankkeen tekninen vaatimustaso ei kohtaa 'maalaisjärjen' mukaista vaatimustasoa. Onhan Suomessa jo 100 vuotta rakennettu siltoja yksityistieille ilman isompaa byrokratiaa.

Joka tapauksessa sillanrakennusprojekti on vaativa hanke. Siihen on syytä varata aikaa 3...4 vuotta ja yllätyksiin täytyy varautua. 

Kirjoittaja on tieisännöitsijä.