



YLEISTEN ALUEIDEN ALLE TEHTÄVIEN RAKENTEIDEN SUUNNITTELUOHJEET

Revisiot:

| | | | |
|---------------|---|------------|-------------------|
| Alkuperäinen: | ins.tsto Pontek Oy | | |
| | Laat. | 01.10.2013 | Juhani Hyvönen |
| | Tark. | 01.10.2013 | Juhani Hyvönen |
| Edellinen: | Laat. | 01.10.2013 | Juhani Hyvönen |
| | Tark. | 01.10.2013 | Juhani Hyvönen |
| Edellinen: | Laat. | 16.5.2016 | Juhani Hyvönen |
| | Tark. | 16.5.2016 | Juhani Hyvönen |
| Viimeinen | Laat. | 21.3.2017 | Juhani Hyvönen |
| | Tark. | 21.3.2017 | Juhani Hyvönen |
| Alkuperäinen: | Helsingin kaupunki, rakennusvirasto, katu- ja puisto-osasto | | |
| | Tark. | 01.10.2013 | Peter Henny |
| | Hyv. | 01.10.2013 | Ville Alajoki |
| Edellinen: | Tark. | 01.10.2013 | Peter Henny |
| | hyv. | 01.10.2013 | Ville Alajoki |
| Viimeinen: | Tark. | 24.3.2017 | Jukka Myyryläinen |
| | Hyv. | 24.3.2017 | Olli-Pekka Aalto |

www.hkr.hel.fi/julkaisut



3. SUUNNITTELUSSA KÄYTETTÄVÄT KUORMAT JA NIIDEN YHDISTELY

3.1 Yleistä

Kadun alle tehtävien rakenteiden suunnittelukuormina käytetään kulloinkin voimassa olevan Liikenneviraston ohjeen 'Eurokoodien soveltamisohje, Siltojen kuormat ja suunnitteluperusteet - NCCI1' mukaisia ajoneuvo ja kevyen liikenteen kuormia sekä niiden yhdistelmiä.

3.2 Ajoneuvoliikenteen kuorma ja sillä kuormitettavat alueet

Kaavassa katualueeksi merkitty alue mitoitetaan kokonaisuudessaan em. ajoneuvoliikenteen kuormille kaavassa tai katusuunnitelmassa määritellystä käyttötarkoituksesta riippumatta.

Pystysuoran kuorman voidaan olettaa jakautuvan maassa alaspäin kaltevuudessa 2:1.

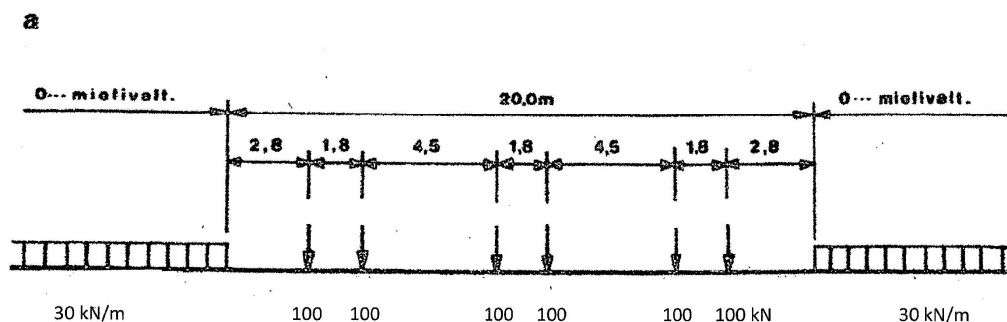
Pengerkorkeuden ollessa $\geq 1,4$ m, voidaan liikennekuorma LM1 korvata rakenteen pinnalla vaikuttavalla tasaisella kuormalla Liikenneviraston ohjeen 5/2014 "Paalulaattojen ja paaluhatturakenteiden suunnittelu"- kohdan 5.2.2 mukaisesti. Kaavassa puistoksi merkityille alueilla ajoneuvoliikenteen kuormana käytetään em. kuormaa 20 %:lla pienennettynä.

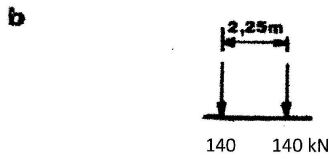
Kun pengerkorkeus on alle 1,4 m on rakenteet mitoitettava Liikenneviraston Eurokoodien soveltamisohjeen NCCI 1:n mukaisille liikennekuormille huomioiden materiaalikohtaiset vaatimukset (NCCI - sarja).

Pelastuslaitoksen ajoneuvon tukijalan kuorman jakautuminen voidaan olettaa tapahtuvan kaltevuudessa 2:1 aina kadun alla olevaan rakenteen pintaan asti.

3.3 Raitiotieliikenteen kuorma ja sillä kuormitettavat alueet

Jos alle rakentaminen ulottuu raitiotien alle, käytetään kullekin raiteelle alla olevan kuvan mukaisia kuormia. Kuormakaaviot **a** ja **b** ovat vaihtoehtoisia. Raitiotien alle ulottuvat rakenteet mitoitetaan kuitenkin aina myös kohdan 3.2 mukaisille ajoneuvoliikenteen kuormille.





Raitiotieliikenteen dynaamisena suurennuskertoimena käytetään Liikenneviraston ohjeen 'Eurokoodien soveltamisohje, Siltojen kuormat ja suunnittelu-perusteet – NCC1' -ohjeen kohdan B.6.4.5 mukaista $\Phi 2$ -kerrointa (B.8). Kaavassa esiintyvän mitan L_{ϕ} arvona käytetään alle tulevan rakenteen jännemitan kaksinkertaista arvoa tarkasteltavassa suunnassa metreinä.

Raitiotieliikenteen kuorma kadun alla oleville rakenteille lasketaan olettamalla raitieliikenteen kuorman vaikuttavan 1,5 metrin levyisellä alueella kunkin raiteen kohdalla 20 kN/m^2 suuruisena ja jakautuvan raiteen poikkisuuntaan kaltevuudessa 2:1 alaspäin mentäessä. Näin saadut eri raiteiden intensiteetit summataan tarkasteltavalla tasolla yhteen niin, että vierekkäisistä raiteista kahdelta kuorma otetaan huomioon täytenä ja muilta puolen suuruisena.

Raitovaunun vedosta ja jarrutuksesta kadun alle tulevia rakenteita rasittavana vaakakuormana käytetään 15 kN/raidemetri koko rakenteen raiteen suuntaiselle mitalle. Tämä kuorma syntyy jokaiselta raiteelta ja sille ei tarvitse käyttää suurempaa arvoa kuin 500 kN/raide .

Raitiotieliikenteen kuormalla kuormitetaan vain katusuunnitelmassa raitiotieksi osoitettua tai raitiotieliikenteen käyttöön varattua osaa kadun poikkileikkauksesta.

3.4 Kevyen liikenteen väylän liikennekuorma

Jos rakentaminen tapahtuu erillisen kevyen liikenteen väylän, jolle ajoneuvoliikenteen pääsy on estetty, alle, käytetään kevyen liikenteen väylän alle tulevien rakenteiden mitoituskuormina vähintään kulloinkin voimassa olevan Liikenneviraston ohjeen 'Eurokoodien soveltamisohje, Siltojen kuormat ja suunnitteluperusteet - NCCI1' kohdan B.5 mukaisia kuormia ottaen huomioon Liikenneviraston suunnitteluohjeen 'Eurokoodin soveltamisohje, Geotekninen suunnittelu – NCCI 7 kohdassa 4.5.1 kevyen liikenteen väylien kuormittamisesta annetut ohjeet.

Hakija voi hakemuksessaan esittää perusteluineen mitoituskuormaa, jolle tällaisen kevyen liikenteen väylän alle tulevat rakenteet mitoitetaan. Tällaisen kevyen liikenteen väylän alle tulevien rakenteiden mitoituskuorma määrätään kuitenkin aina tapauskohtaisesti ja hyväksytetään Helsingin kaupungin katu- ja puisto-osastolla.

Kun kevyen liikenteen väylä on pelastustie, sen osalle sovelletaan kohtaa 3.2.

3.5 Kuormien yhdistely

Kuormat yhdistellään ajoneuvoliikenteen osalta Eurokoodien soveltamisohjeen 'Siltojen kuormat ja suunnitteluperusteet – NCC1' liitteessä 1A, raitiotien osalta liitteessä 1B ja kevyen liikenteen osalta liitteessä 1C esitetyllä tavalla.

Pelastusajoneuvon tukijalan kuormaa käsitellään kuormia yhdisteltäessä kuten ajoneuvoliikenteen kuormaa.





3.6 Yleisen alueen alla oleviin rakenteisiin kohdistuvat maanpaineet

Yleisen alueen alla oleviin rakenteisiin kohdistuva maanpaine lasketaan vähintään lepopaineen suuruisena kulloinkin voimassa olevan Liikenneviraston suunnitteluohjeen 'Eurokoodien soveltamisohje, Geotekninen suunnittelu - NCCI7' kohdan 4.9 ja 5.5.1.2 mukaan.

Lepopaine lasketaan käyttäen suunnitelman mukaisen tausta- tai ympäristäytön leikkauskestävyyskulman ja tilavuuspainon ominaisarvoja, jotka vastaavat maarakenteelle asetettuja tiiveysvaatimuksia. Täytön leikkauskestävyyskulmalle käytetään kuitenkin korkeintaan arvoa 32° ja maan tilavuuspainolle vähintään arvoa 21 kN/m^3 .

Lepopaineen oletetaan vaikuttavan vaakasuuntaan.

Välittömästi yleisen alueen alapuolella oletetaan lisäksi vaikuttavan em. ohjeen mukaisen ns. tiivistyslisän, joka lasketaan julkaisun 'RIL 263-2014, Kaivanto-ohje', mukaan.

Myös yleiseen alueeseen rajoittuvien rakenteiden (jotka eivät sinänsä ulotu yleisen alueen alle) maanalaiset osat mitoitetaan edellä esitetyille maanpaineille.

Maanpainetta laskettaessa on otettava huomioon mahdolliset tulevat muutokset kadun tai puiston korkeustasossa (puisto- ja katusuunnitelmat). Mitoitustarkastelut suoritetaan määrävän maanpinnan korkeustason mukaan.

3.5 Värähtelytarkastelut

Rakenteille suoritetaan Liikenneviraston voimassa olevien ohjeiden mukainen värähtelytarkastelu.



4 MÄÄRÄKSET YLEISEN ALUEEN ALLE TULEVIEN RAKENTEIDEN SIOITTELUSTA

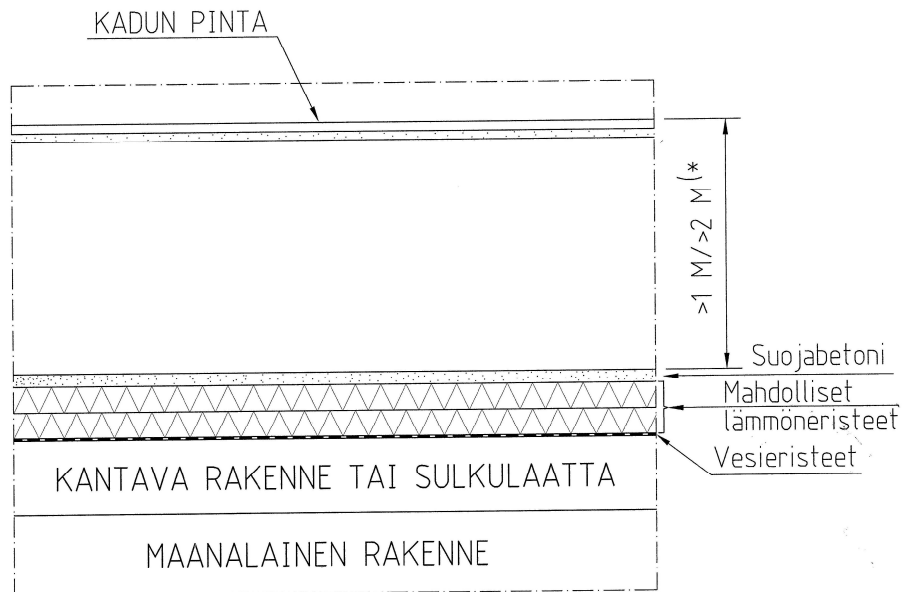
4.1 Rakenteet yleensä

Yleisen alueen alle tulevien rakenteiden tulee olla itsenäisiä rakenteita niin, että ne eivät tukeudu mitenkään yleisen alueen rakenteisiin ja että alueella voidaan suorittaa kaivuja kadun alla olevista rakenteiden vakavuuden tai kestävyuden vaarantumatta.

Yleisen alueen alle tulevat rakenteet (myös siirtymä- ja sulkulaatat) on aina sijoitettava vähintään 1 metrin syvyyteen olevasta ja tiedossa olevasta tulevasta kadun tai puiston pinnasta. Tämä on riittävä syvyys, jos kadun tai puiston alle sijoitetaan vain kaapeleita ja niiden suojarakenteita.

Jos kadun tai puiston alle on suunniteltu sijoitettavaksi kuivatus- tai kunnallisteknisiä putkia, tulee rakenteet sijoittaa aina vähintään 2 metrin syvyyteen olevasta ja tiedossa olevasta tulevasta kadun tai puiston pinnasta.

Mitalla 1 tai 2 metriä tarkoitetaan kadun pinnan etäisyyttä rakenteen ylimmästä pinnasta, joka on eristyksen päälle rakennettavan suojabetonin tai muun vastaavan ylimmän rakennekerroksen yläpinta. Mitassa tulee siis ottaa huomioon kantavan rakenteen lisäksi alapuolisesta rakenteesta johtuvat rakennettavat eristys- ja suojarakenteet.



Aina ennen kadun tai puiston alle rakentamista tulee selvittää, mitä kaapeleita, putkia tai rakenteita ko. paikalla on tai mitä kadun tai puiston alle on suunniteltu tulevaisuudessa sijoitettavaksi.

Yleisen alueen alle rakennettaessa tulee aina laatia ko. kohdalta tasauspiirustus, jossa esitetään suojabetonin (kohta 5) yläpinnan ja kadun tai puiston korkeudet sekä vesien pois johtaminen suojabetonin yläpinnalta.

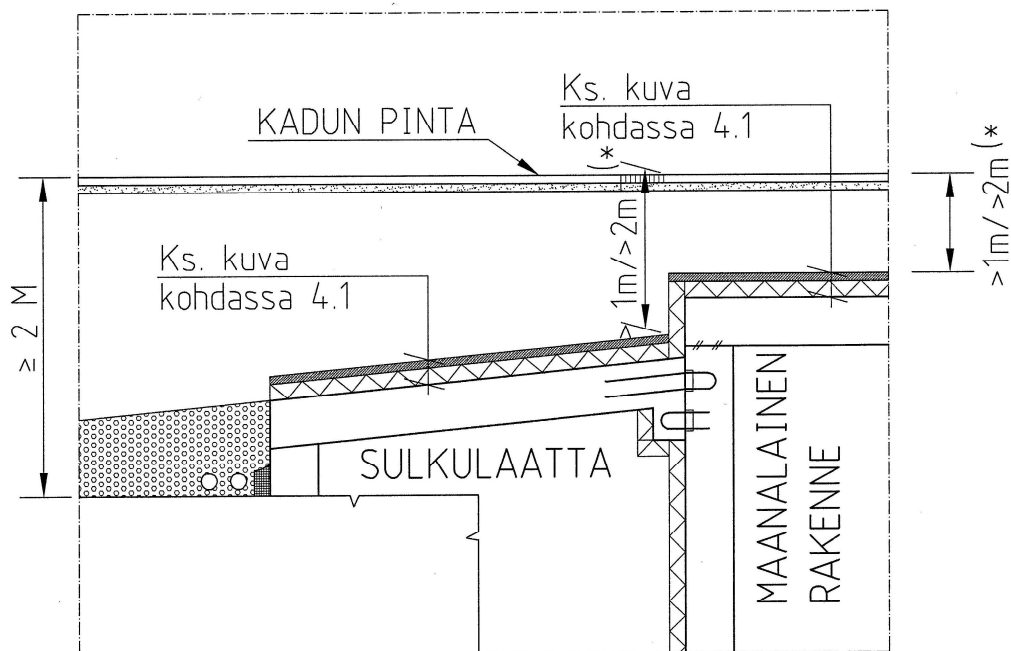


Poikkeustapauksessa hankekohtaisesti erikseen sovittaessa siirtymälaatta voidaan rakentaa korkeintaan metrin levyisistä elementeistä niin, että laatta voidaan tarvittaessa poistaa paikoiltaan ja asentaa uudelleen. Tällöin kunnallistekniikan putket voivat olla siirtymälaatan alapuolella. Tällaiseen ratkaisuun pitää kuitenkin aina hakea ennen suunnittelun aloittamista lupa katu- ja puisto-osastolta sekä kunnallistekniikan omistajalta.

4.3 Sulkulaatat

Sulkulaatat mitoitetaan samoille kuormille kuin muut kadun tai puiston alle tulevat rakenteet.

Sulkulaatat tulee sijoittaa kohdan 4.1 vaatimukset täyttävään syvyyteen. (*



Jos sulkulaatan kohdalla on kallio, on se louhittava vähintään 2 metrin syvyyteen ja sulkulaatan pää tuettava louhitun kallion pinnalta tai sulkulaatta tuettava muuten alhaalta päin.

Kevytsora- ym. kevennysrakenteita ei saa käyttää, koska ne vaikeuttavat katu tai puistoalueella tehtäviä kaivu- ja asennustöitä.

5. YLEISTEN ALUEIDEN ALLA OLEVIEN ERISTYSRAKENTEIDEN SUOJAAMINEN

Jos yleisen alueen alla olevien rakenteiden yläpinnassa on lämpö- tai vesieristeitä, ne tulee suojata suojabetonirakennetta käyttäen.

Suojabetonin paksuuden tulee olla vähintään 50 mm ja se tulee varustaa raudotteilla tai betonimassassa tulee olla teräskuituja vähintään 50 kg/m³.

