

Rävsundsbrons status och fortsatta åtgärder

Program

- **Evenemanget öppnas och kort bakgrund**, *Tuovi Päiviö*, NTM-centralen i Egentliga Finland
- **Hälsningar från Pargas stad**, *Jonas Nylund*, Pargas
- **Lägesöversikt över brons skick**, *Heini Raunio*, Trafikledsverket
- **Tidtabell för byggandet av den nya bron**, *Janne Wikström*, Trafikledsverket
- **Fortsatta åtgärder**, *Tuovi Päiviö och Timo Bäcklund*, NTM-centralen i Egentliga Finland
- **Frågor från allmänheten**



Bakgrund

- Rävundsbron är i slutet av sin livscykel och i mycket dåligt skick
- Den nya bron blir klar först år 2025
- Man har varit tvungen att införa trafikbegränsningar för Rävundsbron för att trygga brons framkomlighet
- Belastningen från den tunga trafiken orsakar oplanerade rörelser på bron
- Brons skick övervakas kontinuerligt
- Hastighetsbegränsningen på 30 kh/h som fastställdes i maj minskade brons rörelser



Nästa inlägg

- **Hälsningar från Pargas stad, *Jonas Nylund*, Pargas**
- **Lägesöversikt över brons skick, *Heini Raunio*, Trafikledsverket**

Rådande trafikbegränsningar

- Hastighetsbegränsningen för bron har sänkts till 30 km/h
- Avståndet mellan tunga fordon är 60 m
- De tillåtna massorna för specialtransporttillstånd har sänkts

Ingen viktbegränsning har fastställts för bron, dvs. massorna enligt vägtrafiklagen är i kraft. För kombinationsfordon är den högsta tillåtna vikten 76 t. För massor som är större än så behövs specialtransporttillstånd. Flera kranar behöver också specialtransporttillstånd.

Om tillstånd för specialtransport inte beviljas för att korsa Rävundsbron, kan specialtransporten ske sjövägen på linjen Heponiemi-Lillmälö på reservfärjan Sterna, som är en del av NTM-centralens landsvägsfärjetrafik.

Belastning från tung trafik

- Två tunga fordon möter varandra på körfält som går åt olika håll
 - Tunga fordon som kör efter varandra håller inte 60 meters avstånd
 - Överlastning
-
- Tunga fordon orsakar de största rörelserna och den största belastningen på brodäcket, hängstängerna och stålkonstruktionen under däcket.
 - En enskild tung transport (76 t) har stor inverkan på bronns rörelser och belastning.
 - Bronns rörelser påverkas i väsentlig grad av massornas och körhastighetens samverkan.
 - Förutom massorna och körhastigheten har även avståndet mellan tunga fordon en stor betydelse för belastningen på bron.

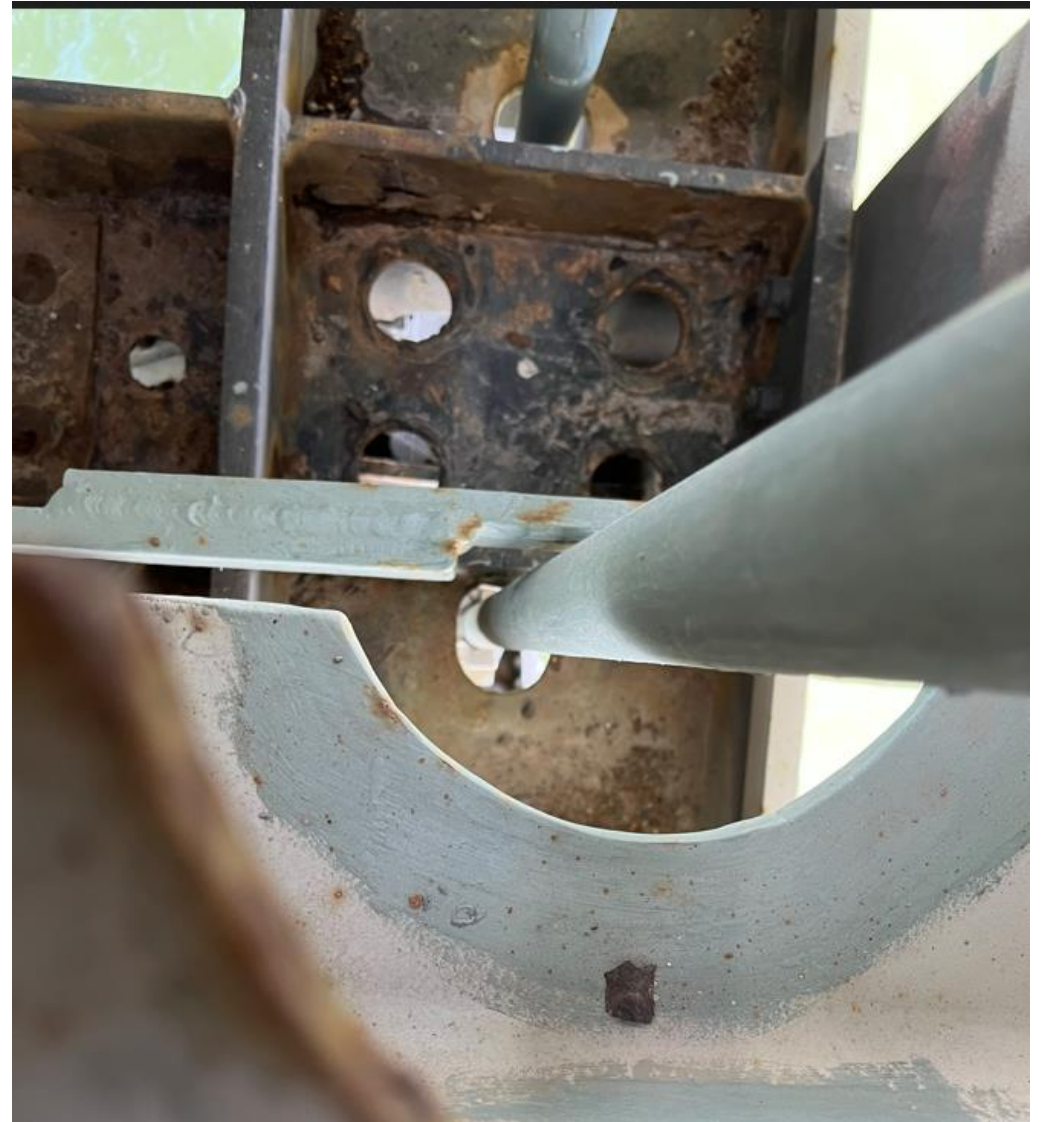
Situationen just nu

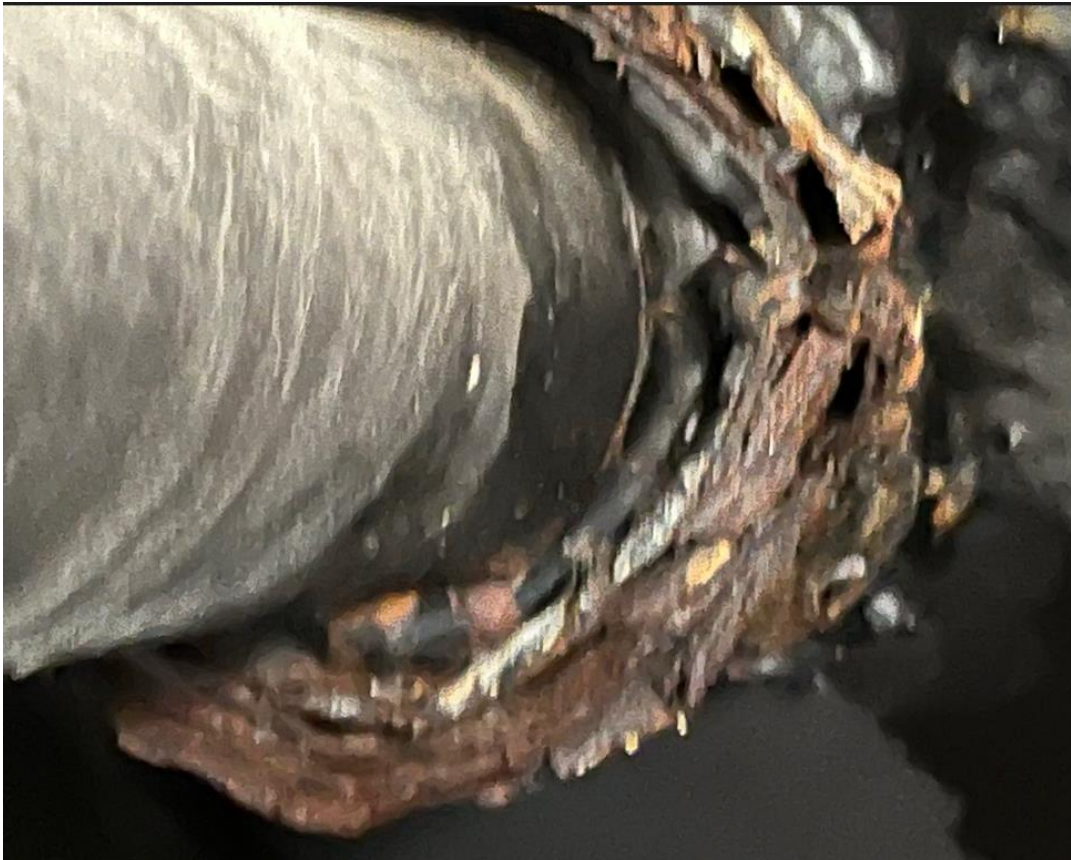
- Inspektioner utfördes på bron i juni, augusti och september, man fortsätter att göra inspektioner ofta
- Brons skick har försämrats snabbare än väntat och brons rörelser har ökat på nytt
- De största rörelserna på bron beror på situationer där två tunga fordon möts på bron på körfält som går åt olika håll
- Enligt mätinstrumenten trafikeras bron fortfarande även med överlastade fordon
- Brons konstruktioner, som är i slutet av sin livscykel, överansträngs och det finns skador på olika delar av bron
- Brokonstruktionen är komplicerad och man har inte kunnat utreda den exakta orsaken till brons rörelser
- Vi har ett gemensamt intresse av att trygga trafiken på bron och vi gör allt vi kan för att trygga den















Nästa inlägg

- **Tidtabell för byggandet av den nya bron, *Janne Wikström*, Trafikledsverket**
- **Fortsatta åtgärder, *Tuovi Päiviö och Timo Bäcklund*, NTM-centralen i Egentliga Finland**

Mål

- Belastningen från den tunga trafiken ska minskas så snabbt som möjligt för att användningen av bron ska kunna tryggas
- Dessutom förbereder vi oss på att brons skick försämras ytterligare
- Det är viktigt att hitta lösningar för att minska belastningen på bron så att
 - Trafiken är säker och relativt smidig ur alla trafikantgruppers synvinkel
 - Begränsningarna av den tunga trafiken inte oskäligt höjer näringslivets kostnader
- Utmaningen är den stora totala trafikmängden och den rikliga mängden tung trafik
 - En stor trafikmängd minskar alternativen för att begränsa trafiken
- För tunga specialtransporter kunde man ordna specialtransporter sjövägen som ett alternativ, i det avseendet fortsätter verksamhetsmodellen som tidigare
 - Specialtransporterna kan skötas sjövägen året runt.

Många alternativ har granskats för att minska belastningen på bron

- Det finns få metoder som kan genomföras snabbt – de grundar sig på begränsning av trafiken och/eller viktbegränsningar
 - Trafiken på Skärgårdsvägen överbelastas av att trafiken begränsas till enkelriktad trafik
 - Viktbegränsningarna medför betydande merkostnader för näringslivet
- Övriga alternativ är dyra och genomförandet tar lång tid eller så är trafikkapaciteten är inte tillräcklig för den nuvarande trafikmängden
- Alternativ som inte kommer att föras vidare:
 - Fastställande av brons bärförmåga
 - Bl.a. planeringen och genomförandet tar lång tid och det finns osäkerhetsfaktorer i anslutning till genomförandet, trafikavbrott under genomförandet, betydande kostnader
 - Styrning av trafiken till byggarbetsplatsens bro
 - Den nuvarande byggarbetsplatsbron behövs för byggplatsen så att byggandet av den nya bron inte fördröjs

Fortsatta åtgärder

A Belastningen från den tunga trafiken på bron minskas genom en lösning som grundar sig på enkelriktad trafik

- Ett noggrannare genomförandesätt utreds som bäst
- Utmaningarna är lite utrymme, markförhållanden och anslutningar
- Enligt en uppskattning kan arrangemangen tas i bruk före utgången av december

B Viktbegränsning dagtid, och nattetid sker all trafik enkelriktad utan viktbe­gränsning

- Genomförs om brons skick förutsätter snabbare begränsningsåtgärder än vad som kan genomföras med alternativ A
- Enkelriktad trafik nattetid förutsätter ännu noggrannare simulering

C Planeringen av att bygga en reservbro öster om byggplatsbron inleds och lösningens genomförbarhet utreds

- Beredskap för ytterligare försämring av bron
- Beslutet om byggandet av reservbron fattas först när planen är klar
- Byggandet kostar ca 5–8 M€ och tar ca 6 månader
- All trafik skulle flyttas till reservbron

Införande av enkelriktad tung trafik

- Belastningen från den tunga trafiken på bron minskas genom en lösning som grundar sig på enkelriktad trafik
- Övrig trafik, inkl. bussar, löper på som normalt på de nuvarande två körfälten
- För den tunga trafiken byggs väntområden på båda sidor om bron
 - Utmaningarna är lite utrymme, markförhållandena, anslutningar
 - Den tunga trafiken måste kunna anslutas smidigt till den övriga trafiken
 - Man måste se till att avståndet mellan tunga fordon fortfarande är 60 meter
 - Obs! Trafiken till byggplatsen på Rävundsbron använder inte väntområdet för tung trafik, eftersom de flyttas från Skärgårdsvägen till byggarbetsplatsbron före den nuvarande Rävundsbron
- Trafikarrangemangens funktion säkerställs i det första skedet genom att använda trafikdirigerare åtminstone dagtid
 - Med trafikljusstyrning kan man inte garantera att den tunga trafiken följer 60 meters avstånd
 - Trafikljusstyrning är utmanande även i övrigt på grund av det långa avståndet

Osäkerhetsfaktorer i genomförandet av enkelriktad trafik för tung trafik

- Lösningen som grundar sig på enkelriktad tung trafik är innovativ och det finns ingen tidigare erfarenhet av den – man strävar efter att minimera olägenheterna
- Utmanande att hitta ett fungerande genomförandesätt för väntplatser för tung trafik, ärendet utreds som bäst
- Det är möjligt att man inte hittar en lösning som genomförs tillräckligt snabbt, varvid den tunga trafikens belastning måste minskas på annat sätt
- Trafikens smidighet och behovet av dimensionering av väntområdena har utretts genom simuleringar, men det är inte helt säkert på förhand hur trafiken löper i praktiken
- Nya trafikarrangemang förutsätter att man tar till sig något nytt, och det kräver även uppmärksamhet och samspel av väganvändarna
- Var och en ansvarar för att följa gällande trafikbegränsningar så att de inte behöver skärpas

Vad händer nu?

- Brons skick följs upp kontinuerligt och vi reagerar snabbt på förändringar
- Ytterligare begränsningar är möjliga
- Vi informerar genast om situationen förändras
- Vi informerar om sättet att genomföra den tunga trafiken i en riktning och tidtabellen så snabbt som möjligt, senast i slutet av november
- Vid behov håller vi en ny presskonferens



Sammanfattning (1/2)

- **Det är tryggt att trafikera på bron**
 - Begränsningarna har fastställts för att trafiken på bron ska vara säker
 - Fler begränsningar införs om brons skick förutsätter det
- **Situationen är allvarlig**
 - Vi gör allt för att trygga trafiken på broplatsen tills den nya bron blir färdig
 - Det är ytterst viktigt att följa de fastställda trafikbegränsningarna
- **Vi förbereder oss på att brons skick försämras ytterligare**
 - Fler begränsningar kan förekomma
 - Vi inleder planeringen av byggandet av en reservbro öster om byggplatsbron

Sammanfattning (2/2)

- **De fastställda trafikbegränsningarna ska iakttas**
 - Underlåtenhet att iaktta begränsningarna kan inte förhindras tekniskt, utan varje vägtrafikants eget ansvar betonas
 - Samarbetet med polisen har intensifierats i trafikövervakningen
- **Närmare information om ibrukttagandet av de nya begränsningarna ges när genomförandesättet och tidtabellen preciseras**
 - Enligt bedömningen kan de nya begränsningarna tas i bruk före utgången av december
 - Om bron skick förutsätter snabbare begränsningsåtgärder måste viktbegränsningar fastställas för bron
- **Vi strävar efter att minimera begränsningarnas trafikolägenheter och kostnader för näringslivet**

Webbplats om Rävundsbron

- Information om Rävundsbrons skick och trafikbegränsningar finns nu samlade på webbplatsen
- webbplats på finska: <https://www.ely-keskus.fi/varsinais-suomi-erityistilanteiden-infosivu-kirjalansalmen-silta>
- Webbplats på svenska: <https://www.ely-keskus.fi/sv/egentliga-finland-information-om-exceptionella-situationer-ravsundsbron/>
- På webbplatsen finns grundläggande information om bron, utförda reparationsarbeten, gällande trafikbegränsningar samt information om massorna för tunga transporter och situationen för specialtransporter
- På webbplatsen har också vanliga frågor och svar sammanställts