

Tiltam pār Gauju pie Rāmniekiem uzbīdītas jaunas laiduma sijas



Foto: Latvijas Valsts ceļi

Fotoreportāža no notikuma vietas aplūkojama ŠEIT.

Rāmniekos uz vietējā autoceļa Dukuri–Rāmnieki (V330) (4,2. km) pabeigta Gaujas tilta jaunās tērauda siju konstrukcijas novietošana uz balstiem, izmantojot Latvijā samērā reti pielietoto uzbīdīšanas metodi. Līdz šim Latvijā tā izmantota tikai piecu tiltu būvdarbos. 16. martā uzbīdīts pēdējais posms, kas savieno otro upes balstu ar labā krasta balstu.

Saistībā ar ūdens līmeņa celšanos Gaujā, no 18. marta tilta būvdarbiem iestāties tehnoloģiskais pārtraukums, kas beigsies tad, kad ūdens līmenis Gaujā būs pietiekami nokrities.

Būvdarbi uz tilta notiek kopš 2022. gada augusta, autotransporta satiksme pār tiltu būs slēgta līdz būvdarbu beigām šā gada rudenī. Slēgto posmu iespējams apbraukt pa valsts autoceļiem un pašvaldības ielām, savukārt gājēju pārvietošanās notiek pa līdzās esošo gājēju tiltu.

Pirms pārbūves uz tilta bija vienvirziena satiksme, platums – 4,2 m tilta garums 97,80 m. Pēc pārbūves tilts būs 98 m garš ar 7 m platu brauktuvi un divvirzienu satiksmi. Gājēju kustībai izbūvēs 1,5 m platu tērauda ietvi. 1977. gadā uzbūvēto gājēju tiltu pēc autotransporta tilta pārbūves paredzēts nojaukt.

Tilta pieejās (3,70.–4,40. km) paredzēts pārbūvēt ceļa segu un divās kārtās ieklās asfaltu: Vaidavas pusē – no tilta līdz nobrauktuvei uz stāvlaukumu, ieskaitot nobrauktuvi; Cēsu pusē – ap 450 m garā posmā. Paredzēts arī sakārtot nobrauktuves un pieslēgumus, kā arī autobusu pieturvietas.

Būvdarbus veic SIA *ACBR* par līgumcenu 3 197 536,01 eiro (ar PVN). Pārbūves projekta autors ir SIA *Projekts 3*, būvuzraudzību veic SIA *Būvju profesionālā uzraudzība*.

Projektēts uz vecajiem balstiem

Tilta pārbūve projektēta tā, lai nebūtu jāpārbūvē esošie balsti, kas ir labā tehniskā stāvoklī. Tilts uzbūvēts 1995.gadā, laikā, kad ceļu nozarei trūka līdzekļu, tāpēc tilta laiduma konstrukcija būvēta no padomju laika tipveida tērauda kopņu pagaidu tilta konstrukcijām. Jau toreiz bija skaidrs, ka šāda būve ilgi nekalpos, tāpēc projektētāji no ZTF *Inženierbūve* tilta balstus izprojektēja tā, lai uz šiem balstiem vēlāk varētu uzbūvēt jaunu laidumu.

Jaunā virsbūve pielāgota esošo balstu nestspējai, izvēlēts tehniski un ekonomiski izdevīgākais variants – tēraudbetona siju tilts, kas ir daudz vieglāks nekā monolīts dzelzsbetona tilts, līdz ar to ir daudz mazākas slodzes uz pamatiem.

Kāpēc uzbīdīšana?

Gandrīz 100 m garais tilts pār Gauju pie Rāmniekiem Latvijas ceļu mērogiem ir liels. Tik garas un smagas sijas novietot uz tilta balstiem no krasta ar celtniem nav iespējams. Izbūvēt turas, lai konstrukciju balstītu no apakšas, kas ir visbiežāk lietotā metode, būtu sarežģīti, ņemot vērā lielos laidumus un Gaujas mainīgos ūdeņos.

Uzbīdot uz balstiem tērauda sijas, šī problēma tiek atrisināta, jo sijas kalpo kā turas, uz tām var veidot un betonēt tilta plātņi un pārējo virsbūvi.

Tērauda siju laidumus uzbūvē krastā un pēc tam uzbīda uz balstiem. No konstruktīvā viedokļa visai 98 m garajai sistēmai ir jābūt nepārtrauktai, to panāk, 1,8 m augstās sijas sametinot ar caurmetināšanas metodi, kas nodrošina tādu pašu stiprību kā monolītai sijai. Divi uzbīdīšanas posmi veikti jau ziemā – no kreisā krasta balsta uz pirmo upes balstu un pēc tam otro.

Uzbīdīšanas ātrums ir aptuveni 6 m stundā. Bīdot vairākus desmitus metru garu konstrukciju, tā no pašsvara izliecas uz leju. Lai tā neuztriektos balstam, priekšā novieto avanbeku – vadulu, kas saskares vietā ir augstāka par balstu. Sadurvietā uz balsta novieto speciālu konstrukciju, kuru pārklāj ar materiālu, kas nodrošina labu

slīdamību, samazinot berzi bīdīšanas laikā un tādējādi novēršot slodzi uz balstu, kas var to bojāt.

Tilti Latvijā, kuru būvniecībā izmantota uzbīdīšanas metode:

- Lorupes viadukts;
- tilts pār Ventu uz reģionālā autoceļa Zlēkas–Ugāle (P123);
- tilts pār Gauju Murjāņos uz Valmieras šosejas (A3);
- tilts pār Mēmeli uz Bauskas šosejas (A7) Bauskā;
- Dienvidu tilts pār Daugavu Rīgā.

Latvija speciālisti bija vieni no pirmajiem pasaulē, kas izmantoja uzbīdīšanas metodi, darbs pie Lorupes estakādes projektēšanas un būvniecības noritēja 1960. gados.

Informācijas avots:

www.lvceli.lv