

## ***SKAIDROJOŠS APRAKSTS***

### **1. VISPĀRĪGAIS APRAKSTS**

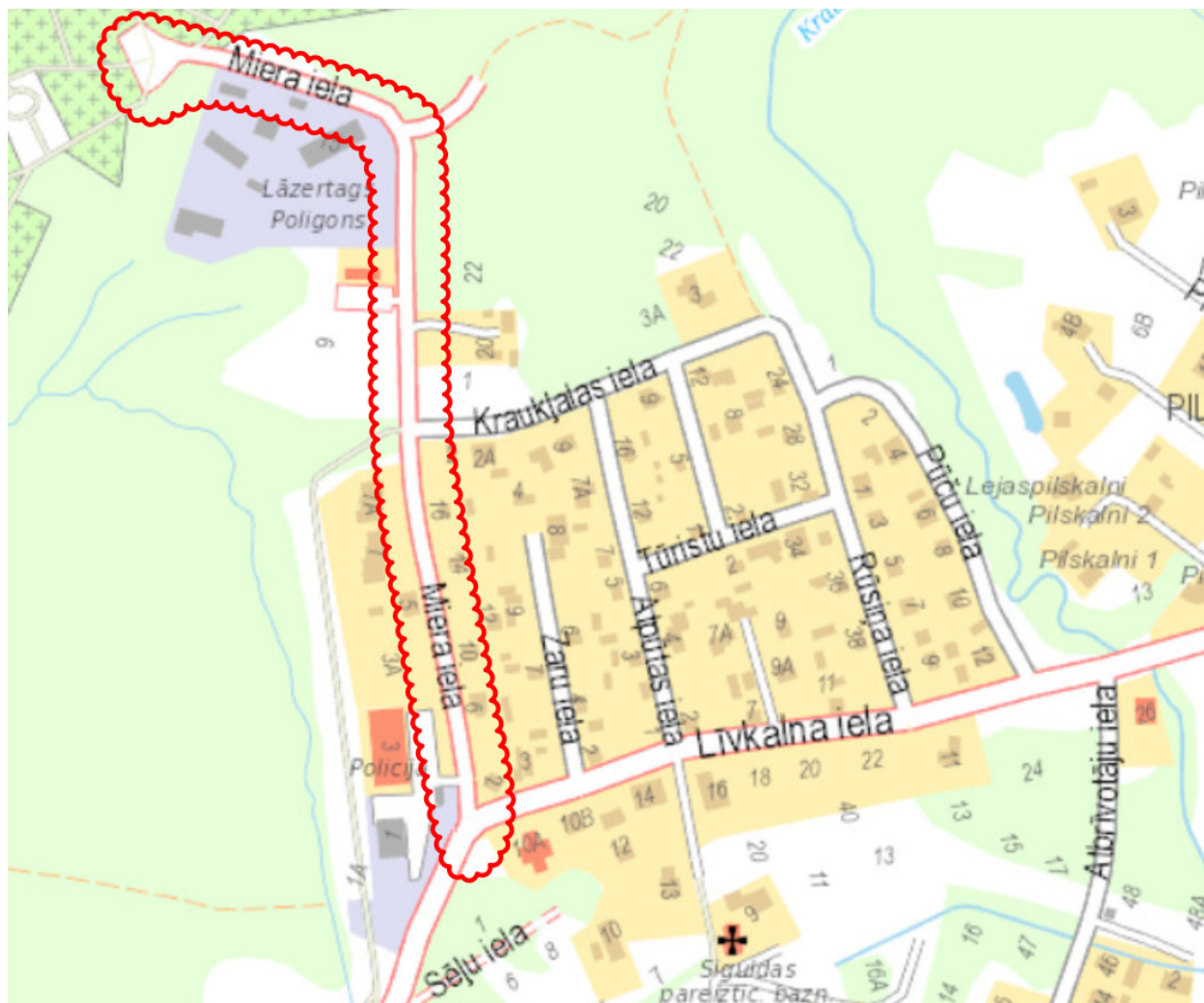
Projekts izstrādāts pamatojoties uz starp Siguldas novada domi un SIA DDP noslēgto projektēšanas līgumu. Projektēšanas nosacījumi atbilstoši Projektēšanas uzdevumam un tehniskajiem noteikumiem.

Par pamatu projektēšanai izmantots SIA „Rīgas mērniecības birojs” izstrādātais topogrāfiskais plāns mērogā 1:500 un SIA „Grundbau” izstrādātais inženierģeoloģiskās izpētes pārskats.

**Projekts izstrādāts balstoties uz sekojošiem standartiem un normatīvajiem dokumentiem:**

- LVS 190 – 1 „Ceļa trase”;
- LVS 190 – 2 „Normālprofili”;
- LVS 190 – 5 „Zemes klātne”;
- LVS 190 – 7 „Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi”;
- LVS 190 – 8 „Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi”;
- LVS 190 – 10 „Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi”;
- LVS 77-1 „Ceļa zīmes. 1. Daļa: Ceļa zīmes”;
- LVS 77-2 „Ceļa zīmes. 2. Daļa: Uztādīšanas noteikumi”;
- LVS 77-3 „Ceļa zīmes. 3. Daļa: Tehniskās prasības”;
- LVS 85 „Ceļa apzīmējumi”;
- LVS 94 „Ceļu norobežojošās sistēmas. Transportlīdzekļus norobežojošās sistēmas. Drošības barjeras. Lietošanas noteikumi”
- Rokasgrāmata „Autoceļu nestingo segu projektēšana” (RTU 1997);
- Ceļu specifikācijas 2017.

## 2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS



*Ielas atrašanās vieta*

### Fotofiksācijas:



*Trases sākumā pieslēgums ceļam, kas iet uz kapliču.*



*PK 1+80, slikti redzama gājēju pāreja*





*PK 3+30, brauktuves segums kritiskā stāvoklī*



*Trases beigas, skats uz Līvkalna ielu*

### 3. INŽENIERRISINĀJUMI

#### 3.1. Projekta galvenie tehniskie rādītāji

<i>Nosaukums</i>	<b>Miera ielas pārbūve, Siguldā, Siguldas novadā</b>
<i>Brauktuves segums</i>	<b>Karstais asfalts, melns betona bruģis, zaļš betona bruģis</b>
<i>Ietves segums</i>	<b>Melns bezfāzu betona bruģis</b>
<i>Velo ceļa segums</i>	<b>Tiek saglabāts esošais velo ceļš</b>
<i>Drošības joslas segums</i>	<b>Dabīgā akmens bruģis</b>
<i>Ūdens novade</i>	<b>Slēgta pie Siguldas kapiem un no Pk 3+70 – 4+40, vaļēja pārējā ielas posmā</b>
<i>Apgaismojums</i>	<b>Paredzēts ELT sadaļā posmos, kur tas nav izbūvēts</b>
<i>Braukšanas joslas platums</i>	<b>2.75m</b>
<i>Velo ceļa platums</i>	<b>Tiek saglabāts esošais velo ceļš (3.10m ar ietvi)</b>
<i>Ietves platums</i>	<b>1.50m – 2.00m</b>
<i>Ielas garums</i>	<b>624.78m</b>
<i>Esošā satiksmes intensitāte AADTj, pievestā</i>	<b>460 aut/24h</b>
<i>Smagā transporta satiksmes intensitāte, AADTj, smagie</i>	<b>2% - 9 aut/24h</b>
<i>Prognozētā satiksmes intensitāte, AADTj, pievestā</i>	<b>684 aut/24h (ar pieaugumu 2% gadā)</b>
<i>Prognozēta smagā transporta satiksmes intensitāte, AADTj, smagie</i>	<b>27 aut/24h</b>
<i>Gājēju intensitāte</i>	<b>108 gājēji / 24h</b>

#### 3.2. Ielas plāns

Trases sākums projektēts no stāvlaukuma pie Siguldas kapiem, kur tiek paredzēts sakārtot esošo laukumu, izbūvējot organizētas automašīnu stāvvietas un autobusa pieturvietu. Gan stāvvietā, gan autobusa apgrīšanas laukums / pieturvieta, paredzēti ar betona bruģi, attiecīgi, bruaktuvei – melnu, stāvvietām – zaļu. Stāvvietas paredzēts izvietot laukuma vidū, lai tām apkārt varētu organizēt autobusu apgrīšanas un piestāšanu. Tālāk ielas trase virzīta pa esošo ielas trasi,

vietās, kur tas nepieciešams, to iztaisojot. Posmos, kur brauktuve iet gar jau izbūvētā gājēju-velo ceļa malu (augsto apmali), brauktuves malas līniju jāprecizē izbūves laikā, ievērojot noteikto brauktuves platumu – 5.50m. Jaunizbūvējamā asfalta augstuma atzīme pret esošās apmales augšu paredzēta +8..12cm robežās. PK 4+10 – 4+70 paredzēts, ka gājēji izmantos esošo ietvi ielas labajā pusē, tādēļ jauna ietve nav plānota. No PK 3+70 – 4+10 un PK 4+70 līdz trases beigām paredzēta ietves izbūve brauktuves labajā pusē, lai nodrošinātu drošu gājēju kustību no Līvkalna ielas līdz esošajai gājēju infrastruktūrai. PK 5+60 – 6+10 labajā pusē paredzēta stāvvietas izbūve policijas un tās apmeklētāju transportam.

Saglabātas visas nobrauktuves uz īpašumiem un krustojumi ar ielām.

Ietvei paredzēts melns betona bruģis, velo ceļam – sarkanas betona plāksnes.

### ***3.3. Vertikālais plāns***

Trase projektēta gan nelielā uzbērumā, gan ierakumā, lai nodrošinātu ūdens novadi no ielas un ietves. Pamatā paredzēts vienvirziena šķērsskirtums. Laukumā pie Siguldas kapiem un PK 3+80 – 4+80 paredzēta slēgta lietuss ūdens kanalizācija. Visi pandusi izbūvējami augstuma starpību izlīdzinot vismaz 2m garumā ar divām apmalēm 100.22/30.15 un 100.30.15. galus attiecīgi piezāģējot, lai veidotos plūdena līnija, skatīt TS 2-2. Ja būvuzņēmējam pēc izbūves tehnoloģijas ērtāk ir izbūvēt visus pandusus tikai ar apmalēm 100.30.15., ir atļauts tos izbūvēt tādā veidā.

### ***3.4. Ceļa klātne un segas konstrukcija***

Ceļa segai paredzēta konstrukcija ar salizturīgo slāni, minerālmateriālu maisījumu un karsto asfaltu. Uz minerālmateriālu maisījuma virsmas jāsasniedz nestspēja vismaz 150MPa. Salaiduma vietās pie esošā asfaltbetona seguma paredzēta salaiduma posma izbūve no karstā asfalta AC 11 surf 1.00m platumā. Ietvei paredzēts uzstādīt bezfāzu betona bruģi PRIZMA 6 melnā krāsā, stāvvietām zaļš betona bruģis PRIZMA ar 2mm fāzi, brauktuvei pie kapiem melns betona bruģis DEKOR FIELD ar 2mm fāzi, ieklāts “skujiņā”.

#### **Ietves ceļa segas konstrukcija:**

- Betona bruģis, ar 2mm fāzi, **h=6cm;**
- Granīta izsijas 2/8, **h(vid)=3cm, h(max)=5cm, h(min)=1cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, stiprības klase, N III, **h=20cm;**
- Salizturīgā kārtā ( $K_f > 1 \text{ m/dnn}$ ), **h(vid)=30cm;**

- Esošā klātne, profilēta, sablīvēta (minimālā nestspēja 35MPa).

Brauktuves segas konstrukcija:

- Karstais asfalts AC 11 surf, S III, **h=4cm**;
- Karstais asfalts AC 22 base, S IV, **h=6cm**;
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, stiprības klase, N III, **h=15cm**;
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, stiprības klase N III, **h=15cm**;
- Salizturīgā kārtā ( $K_f > 1 \text{ m/dnn}$ ), **h=45cm**;
- Hidrotehiskais ģeotekstils, velts, neausts. 12/12kN. Ģeotekstilam jābūt filtrējošam tikai vienā virzienā – uz leju, lai nepieļautu kapilārā ūdens pacelšanos;
- Esošā klātne, profilēta, sablīvēta (minimālā nestspēja 35MPa).

Stāvlaukuma, apgrīšanās laukuma segas konstrukcija:

- Betona bruģis, ar 2mm fāzi, **h=8cm**;
- Granīta izsijas 2/8, **h(vid)=3cm, h(max)=5cm, h(min)=1cm**;
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, stiprības klase, N III, **h=15cm**;
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, stiprības klase N III, **h=15cm**;
- Salizturīgā kārtā ( $K_f > 1 \text{ m/dnn}$ ), **h=45cm**;
- Hidrotehiskais ģeotekstils, velts, neausts. 12/12kN. Ģeotekstilam jābūt filtrējošam tikai vienā virzienā – uz leju, lai nepieļautu kapilārā ūdens pacelšanos;
- Esošā klātne, profilēta, sablīvēta (minimālā nestspēja 35MPa).

Seguma griezumus skatīt TS – 2 rasējumu lapās.

### **3.5. Komunikācijas**

Projekta izbūves zonā atrodas esošās komunikācijas: ūdensvads, gāzes vads, Lattelecom sakaru kanalizācija, elektroapgādes kabeļi.

Rakšanas darbi jāveic to dienestu darbinieku klātbūtnē, kuri ekspluatēs šīs komunikācijas. Komunikāciju atšurfēšanu jāveic, rakšanas darbus veicot ar rokām. Atraktas komunikācijas jānostiprina atbilstoši rakšanas darbus uzraugošo speciālistu norādījumiem.



Visām gāzes kapēm paredzēta līmeņošana, paceļot tās tādā augstumā, lai tās atrastos vienā augstumā ar izbūvēto segumu. Gāzes kapju līmeņošanas vietas skatīt TS – 1 lapās, apjomus – darbu daudzumu sarakstā.

Rakšanas darbi jāveic to dienestu darbinieku klātbūtnē, kuri ekspluatēs šīs komunikācijas. Komunikāciju atšurfēšanu notiks, rakšanas darbus veicot ar rokām. Atraktas komunikācijas jānostiprina atbilstoši rakšanas darbus uzraugošo speciālistu norādījumiem.

Esošās dzelzsbetona akas tiks līmeņotas, izmantojot dzelzsbetona gredzenus, lai aku vākiem iegūtu nepieciešamo augstumu. Teleskopiskās akas līmeņošanu veic, vāka apmali izcērtot no ieklātā ceļa seguma un paceļot to līdz vajadzīgajam līmenim. Ja teleskopiskā caurule neizkustas, velkot aiz apmales, tad zem regulācijas caurules šķērseniski iespiež koka līsti, pie kuras vidusdaļā piestiprina virvi vilkšanai. Ja nelīdz arī tas, tad teleskopisko cauruli atrok, lai to varētu izvilkt. Ja tiek uzklāti un blīvēti ceļa virsējie slāņi, aku teleskopisko cauruli paceļ augstāk atbilstoši ceļa būvniecības etapiem, lai tā nevienā etapā netraucētu tehnikas darbu. Asfaltēšanas laikā teleskopiskās akas paceļ par dažiem centimetriem augstāk un seguma materiālu paspiež zem teleskopiskās caurules apmales. Beigās teleskopisko cauruli nospiež uz leju un iepresē vienā līmenī ar asfalta virsmu.

Grunts blīvēšana ap plastmasas aku teleskopiem jāveic 20 cm biezās kārtās. Blīvēšanas laikā pastāvīgi jāseko akas vertikālībai.

Ūdensvada aizbīdņu atšurfēšanas laikā izsaukt atbildīgo darbinieku, lai precizētu aizbīdņu un aku vāku skaitu.

Visām kanalizācijas un ūdensvada akām pirms darbu uzsākšanas veikt apsekošanu, un aizpildīt apsekošanas aktu, to papildinot ar uzskatāmiem foto materiāliem. Būvdarbu laikā radušies bojājumi jāfiksē defektu aktā.

**Pirms būvdarbu uzsākšanas būvuzņēmējam ir pienākums saņemt visas jaunākās izpildshēmas no inženierkomunikāciju pārstāvjiem.**

Paredzēts izbūvēt jaunu apgaismojuma līniju, skatīt ELT sadaļā.

Paredzēts izbūvēt lietuss ūdens kanalizācijas, ūdens un kanalizācijas tīklus, skatīt UKT sadaļā.



### ***3.6. Lietus ūdens novadīšana.***

Paredzēta slēgta lietus ūdens kanalizācija stāvlaukumā pie kapiem un PK 3+80 – 4+80, vaļējas lietus ūdens novadīšanas sistēmas izbūve pārējā ielas trasē, novadot lietus ūdeni uz pieguļošo zaļo zonu, kur tas tiks infiltrēts zemē.

### ***3.7. Satiksmes organizēšana***

Projektā paredzēta ceļa zīmju uzstādīšana un ceļa horizontālo apzīmējumu uzklāšana. Jāuzstāda pirmās izmēru grupas, pirmās atstarošanas klases zīmes, būvprojektā norādītajās vietās ceļa zīmes jāuzstāda uz konsolveida balstiem, labākas redzamības nodrošināšanai. Esošās gājēju pārejas zīmes pirms Siguldas kapiem tiek paredzēts demontēt un gājēju pāreju likvidēt atbilstoši CSDD audita sniegtajām rekomendācijām. Visā ielā paredzēts ierobežot atļauto ātrumu līdz 30 km/h, jo iela ir šaura, kā arī tā atrodas diezgan blīvas apbūves zonā un atsevišķos gadījumos, piemēram, kapu svētkos, iespējama liela auto plūsma.

### ***3.8. Infrastruktūras nodrošinājuma izvērtējums***

Esošajā un plānotajā situācijā Miera iela nodrošina tikai piekļuves funkciju privātajam sektoram un Siguldas kapiem. Nekādas papildus funkcijas vai to maiņas ielai nav paredzētas, paredzēts papildināt tikai gājēju pārvietošanās iespējas.

## **4. BŪVDARBU ORGANIZĒŠANA UN SPECIFIKĀCIJAS**

Saskaņā ar būvnoteikumiem pirms būvdarbu uzsākšanas jāsaņem atzīme būvatļaujā par būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi. Par būvdarbu uzsākšanu jāinformē visas ieinteresētās organizācijas, noteiktā kārtībā ir jāpieaicina to pārstāvji, kā arī jāizpilda attiecīgo organizāciju tehnisko noteikumu prasības.

Pirms darbu uzsākšanas ir jāauzicina ieinteresēto organizāciju pārstāvjus, lai precizētu tīklu atrašanās vietas dabā.

**Būvdarbi tiek veikti un vērtēti saskaņā ar VAS „Latvijas Valsts ceļi” izstrādātajām specifikācijām „Ceļu specifikācijas 2017”.**

## **5. SATIKSMES ORGANIZĀCIJA UN DARBA DROŠĪBA**

Saskaņā ar VAS „Latvijas Valsts ceļi” izstrādātajām specifikācijām „**Ceļu specifikācijas 2017**” būvuzņēmējs atbild par satiksmes organizāciju un darba vietas aprīkošanu būvdarbu laikā. Pirms būvdarbu sākšanas būvuzņēmējam jāizstrādā un jāsaskaņo satiksmes organizācijas būvdarbu laikā plāns.

Visi satiksmes organizēšanas līdzekļi, darbavietu aprīkojuma tehniskie līdzekļi, brīdinājuma ierīces un norobežojušie elementi jāuzstāda atbilstoši LR MK „Noteikumi par darba vietas aprīkošanu uz Latvijas ceļiem un ielām”. Darba vietas aprīkojuma shēmām jābūt saskaņotām šajos noteikumos noteiktajā kārtībā.

Sastādīja:

D. Dāle