

SKAIDROJOŠAIS APRAKSTS

1. VISPĀRĪGAIS APRAKSTS

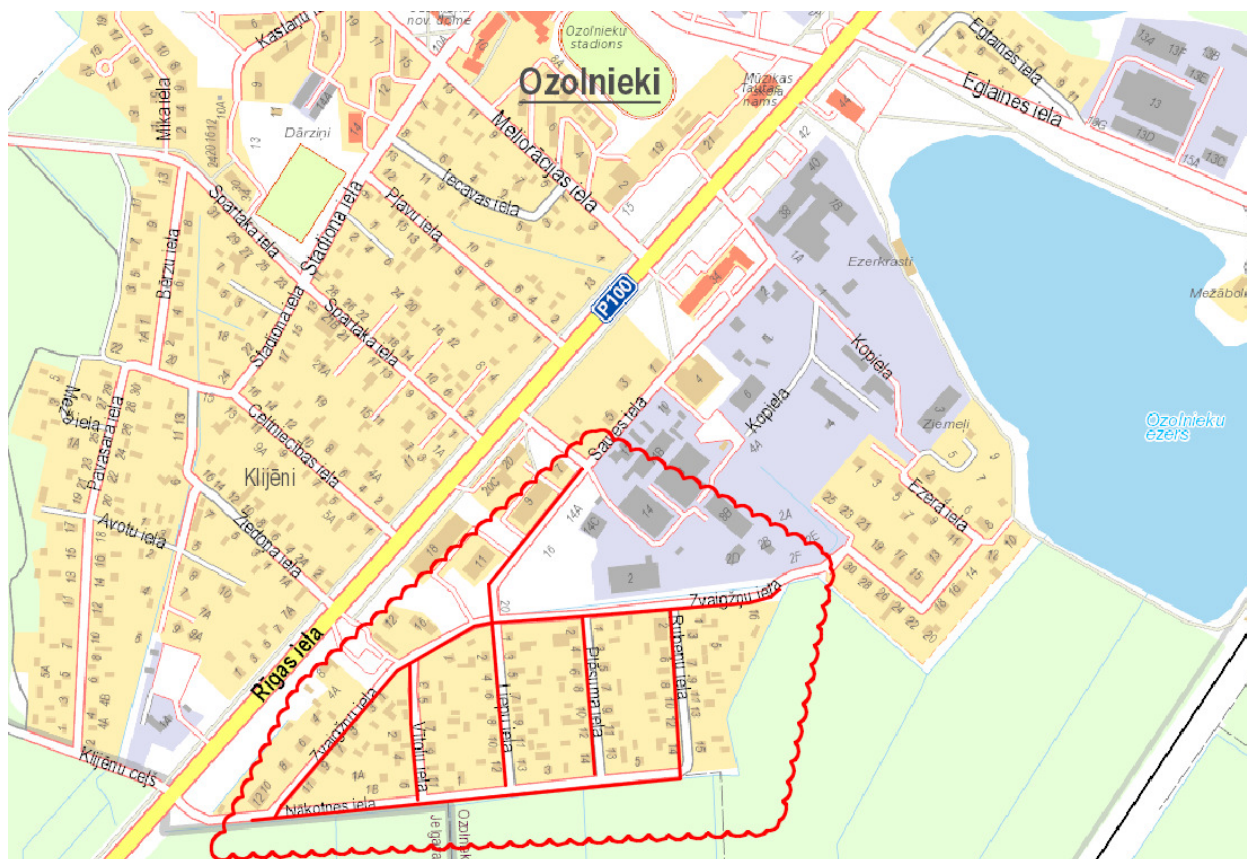
Būvprojekts izstrādāts pamatojoties uz starp Ozolnieku novada pašvaldību un SIA BM-projekts noslēgto projektēšanas līgumu Nr. 562.

Par pamatu projektēšanai izmantots SIA „Apriņķa mērnies” izstrādāts topogrāfiskais plāns mērogā 1:500 un SIA “Geolite” izstrādātais ģeotehniskās izpētes pārskats.

Projekts izstrādāts balstoties uz sekojošiem standartiem un normatīvajiem dokumentiem:

- LVS 190 – 1 „Ceļa trase”;
- LVS 190 – 2 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili”;
- LVS 190 – 3 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli”
- LVS 190 – 5 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Zemes klātne”;
- LVS 77-1 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Ceļa zīmes”;
- LVS 77-2 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Uzstādīšanas noteikumi”;
- LVS 77-3 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Tehniskās prasības”;
- LVS 85 „Ceļa apzīmējumi”;
- „Ceļu specifikācijas 2019”;
- Vispārīgie būvnoteikumi;
- Autoceļu un ielu būvnoteikumi;
- Būvniecības likums.

2. OBJEKTA ATRAŠANĀS VIETAS SHĒMA



1.attēls. Objekta atrašanās vieta kartē

3. ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

Esošajā situācijā ielu seguma tehniskais stāvoklis, apgaismojuma un satiksmes drošības līmenis ir neapmierinošs. Nav nodrošināta kvalitatīva lietus ūdens atvade.

Ielas atrodas blīvi apbūvētā daudzstāvu un privātmāju teritorijā, kas atbilst dzīvojamās zonas raksturojumam, tomēr tikai atsevišķās vietās ir izveidoti ātrumu ierobežojoši tehniskie līdzekļi. Esošā situācijā ielām ir gan asfaltbetona, gan grants brauktuves segums. Laika gaitā transporta slodzes un atmosfēras nokrišņu ietekmē ir izveidojušās bedres un iesēdumi, kas pasliktina automašīnu un gājēju pārvietošanās kvalitāti. Asfaltbetona segumam ir veikti vairākkārtīgi bedru remonts, tādēļ tas ir ļoti nelīdzens un nenodrošina pietiekamu pārvietošanās kvalitāti. Projektētajā ielu teritorijā tikai atsevišķos posmos ir gājēju ietves, tādēļ gājēju kustība notiek pa brauktuves malu, tādējādi samazinās satiksmes drošība.

3.1. Nākotnes iela

Nākotnes ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 4.00m līdz ~5.00m. Ielas brauktuve ir no asfaltbetona seguma, kuram ir izveidojies liels plaisu tīkls, kā arī vairākkārtīgi ir labotas bedres un iesēdumi.

Visā trases garumā ielai paralēli atrodas grāvis, kur tiek novadīts esošais nokrišņu ūdens. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas ir izvietots uz elektroapgādes gaisvadu balstiem.



2.attēls. Skats uz trases sākumu, ielas asfaltbetona segums ir sabrucis, izveidojies plašs plaisu tīkls



3.attēls. Skats uz esošo situāciju Pk 5+00. Ielas segums ir sliktā stāvoklī.

3.2. Zvaigžņu iela

Zvaigžņu ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 4.80m līdz ~5.50m. Ielas brauktuve ir no asfaltbetona seguma, kuram ir izveidojies liels plaisu tīkls, kā

arī vairākkārtīgi ir labotas bedres un iesēdumi. No Pk 1+80 līdz trases beigām ielai paralēli atrodas grāvis, kur tiek novadīts esošais nokrišņu ūdens, atlikušajā ielas posmā atrodas esošs lietus ūdens kolektors, kurā būtu iespējams ievadīt nokrišņu ūdeni. Gar esošo ielu nelielā posmā ir izbūvēta gājēju ietve. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas ir izvietots gan uz elektroapgādes gaisvadu balstiem, gan jauniem apgaismes stabiem.



4.attēls. Skats uz trases sākumu, ielas segumā izveidojušās plaisas un iesēdumi



5.attēls. Zvaigžņu ielā nav izbūvēta gājēju ietve, bet ir izbūvēts ātruma ierobežošanas elements.

Ielas segumā konstatēts plaisu tīkls.

3.3. Rubeņu iela

Rubeņu ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 3.90m līdz ~4.70m. Ielas brauktuve ir no asfaltbetona seguma, kuram ir izveidojies liels plaisu tīkls, kā arī vairākkārtīgi ir labotas bedres un iesēdumi. Lietus ūdens tiek novadīts uz apkārt esošo zaļo zonu. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas ir izvietots uz elektroapgādes gaisvadu balstiem, kā arī gaismekļu skaits ir nepietiekams, lai nodrošinātu atbilstošu apgaismojuma līmeni.



6.attēls. Skats uz trases beigām. Segumā izveidojušās bedres. Segumam nav nodrošināts pietiekams šķērskritums, tādējādi ir kavēta ūdens atvade no brauktuves.

3.4. Plēsuma iela

Plēsuma ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 3.80m līdz ~5.00m. Ielas brauktuve ir no grants, minerālmateriālu seguma, kurš nokrišņu laikā tiek pastiprināti pārmitrināts. Lietus ūdens tiek novadīts uz apkārt esošo zaļo zonu. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas ir izvietots uz elektroapgādes gaisvadu balstiem, kā arī gaismekļu skaits ir nepietiekams, lai nodrošinātu atbilstošu apgaismojuma līmeni.



7.attēls. Skats uz trases vidu. Segumā izveidojušās bedres. Segumam nav nodrošināts pietiekams šķērskritums, tādējādi ir kavēta ūdens atvade no brauktuves un veidojas peļķes.

3.5. Liepu iela

Liepu ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 5.00m līdz ~7.50m. Ielas brauktuve ir no grants, minerālmateriālu seguma, kurš nokrišņu laikā tiek pastiprināti pārmitrināts. Lietus ūdens tiek novadīts uz apkārt esošo zaļo zonu. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas ir izvietots uz elektroapgādes gaisvadu balstiem.



8.attēls. Skats uz trases beigām. Segumā izveidojušās bedres. Segumam nav nodrošināts pietiekams šķērskritums, tādējādi ir kavēta ūdens atvade no brauktuves un veidojas peļķes.

3.6. Saules iela

Saules ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 7.50m līdz ~8.00m. Ielas brauktuve ir no asfaltbetona seguma, kurš ir apmierinošā stāvoklī. Lietus ūdens tiek novadīts uz apkārt esošo zaļo zonu un atsevišķiem lietus ūdens uztveršanas elementiem - gūlijām. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas nav vienotā stilā ar pārējās ielās izbūvētajiem gaismekļiem. Apsekojuma laikā konstatēta gājēju kustība, taču nav izbūvēta ietve visā ielas garumā. Ielas brauktuves malā konstatēts, ka tiek novietoti apkārt esošo māju iedzīvotāju transportlīdzekļi, tādēļ nepieciešams būtu izbūvēt stāvvietu paplašinājumu.



9.attēls. Skats uz trases sākumu. Segums ir apmierinošā stāvoklī. Ielas posmā nav izbūvēta gājēju ietve.

3.7. Vītoli iela

Vītoli ielas brauktuvei ir mainīgs platums – visā trases garumā tas mainās no ~ 3.80m līdz ~4.50m. Ielas brauktuve ir no grants, minerālmateriālu seguma, kurš nokrišņu laikā tiek pastiprināti pārmitrināts. Lietus ūdens tiek novadīts uz apkārt esošo zaļo zonu. Ielai ir izbūvēts apgaismojums, bet tas ir izvietots uz elektroapgādes gaisvadu balstiem.



10.attēls. Skats uz trases beigām. Segums ir vienā līmenī ar apkārtējo teritoriju, nav nodrošināta ūdens atvade, tādējādi segumā izveidojušās bedres un iesēdumi.

Apsekojot ielas veikta vizuālā satiksmes intensitātes uzskaitē. Projektētās ielas galvenokārt pilda piekļūšanas funkciju, tādēļ, izvērtējot satiksmes uzskaites gaitā iegūto informāciju, atbilstoši „Ieteikumi ceļu tīklu plānošanai” tās var definēt kā piekļūšanas ielu (kategorija D V).

Satiksmes intensitātes un ceļa segas konstrukcijas aprēķini veikti atbilstoši lielākajai iegūtajai intensitātei. Pieņemts, ka satiksmes intensitātes pieaugums notiks vienmērīgi ar ~2% gadā, tādējādi prognozētā satiksmes intensitāte – 288 tr.l/dnn.

Veicot satiksmes intensitātes aprēķinus iegūts, ka 1. Segas kalpošanas gadā $AADT_{j, pievestā} = 216$ (trl/dnn).

4. INŽENIERRISINĀJUMI

4.1. Projekta galvenie tehniskie rādītāji

<i>Nosaukums</i>	Ūdenssaimniecības attīstība Ozolnieku pagastā, Ozolnieku novadā
<i>Brauktuves garums</i>	Nākotnes iela – 580m, Rubeņu iela – 192m, Zvaigžņu iela – 700m, Plēsuma iela – 204m, Liepu iela – 200m, Saules iela – 159m, Vītoli iela – 173m
<i>Brauktuves platums</i>	5,00m, 6,00m
<i>Brauktuves segums</i>	Karstais asfalts
<i>Ielas kategorija</i>	D V
<i>Projektētais ātrums</i>	50 km/h
<i>Atļautais braukšanas ātrums</i>	30 km/h
<i>Ielas funkcija</i>	Piekļuves un uzturēšanās funkcija
<i>Aprēķina transportlīdzeklis</i>	Trīsasu atkritumvedējs
<i>AADTj, pievestā (Segas 1.kalpošanas gadā)</i>	216 trl./dnn
<i>Ikgadējais satiksmes pieauguma koeficients</i>	2%
<i>Segas paredzētais kalpošanas laiks</i>	20 gadi

4.2. Plāna risinājumi

4.2.1. Nākotnes iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Nākotnes ielas segumu no nesen rekonstruētā ielas posma pie Zvaigžņu ielas līdz Rubeņu ielai, kopā 580 m garumā. Lai nebūtu jāveic lieli inženierkomunikāciju pārbūves un pārcelšanas darbi, kā arī pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi ielai paredzēts platums – 5,00m.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem.

Krustojumos ar esošajām ielām stūru noapaļojumi veidoti pēc iespējas lieli, ne mazāki kā R=4,00m, lai pēc iespējas uzlabotu uzbraukšanas un nobraukšanas manevrus krustojumā. Visi krustojumi, atbilstoši Pasūtītāja vēlmei, ir paredzēti “izcelti”, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību.

Nobrauktuves projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuveju segums – betona bruģis. Vietās, kur nobrauktuve pieslēdzas esošam privātīpašuma bruģim paredzēts veikt esošā betona bruģa salaiduma posma izbūvi, līmeņošanu, lai pieslēgtos projektētajam nobrauktuves segumam.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā būvdarbu veicējam jāveic zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietūs ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.2.2. Rubeņu iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Rubeņu ielas segumu no Nākotnes ielas līdz Zvaigžņu ielai, kopā 192 m garumā. Lai nebūtu jāveic lieli inženierkomunikāciju pārbūves un pārcelšanas darbi, kā arī pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi ielai paredzēts platums – 5,00m.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem.

Nobrauktuves projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuveju segums – betona bruģis. Vietās, kur nobrauktuve pieslēdzas esošam privātīpašuma bruģim paredzēts veikt esošā betona bruģa salaiduma posma izbūvi, līmeņošanu, lai pieslēgtos projektētajam nobrauktuves segumam.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā būvdarbu veicējam jāveic zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietūs ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.2.3. Zvaigžņu iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Zvaigžņu ielas segumu no Nākotnes ielas līdz trases pagriezienam aiz Rubeņu ielas, kopā 700 m garumā. Lai nebūtu jāveic lieli inženierkomunikāciju pārbūves un pārcelšanas darbi, kā arī pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi ielai paredzēts platums – 5,00m posmā no Nākotnes ielas līdz Liepu un Saules ielas krustojumam. Posmā no Liepu un Saules ielu krustojuma līdz trases beigām ielas platums paredzēts 6,00m, kā arī tiek paredzēta 1,50m plata gājēju ietve no betona bruģa.

Krustojumos ar esošajām ielām stūru noapaļojumi veidoti pēc iespējas lieli, ne mazāki kā $R=5,00m$, lai pēc iespējas uzlabotu uzbraukšanas un nobraukšanas manevrus krustojumā. Visi krustojumi, atbilstoši Pasūtītāja vēlmei, ir paredzēti “izcelti”, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem. Tās projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuvju segums – betona bruģis. Vietās, kur nobrauktuve pieslēdzas esošam privātīpašuma bruģim paredzēts veikt esošā betona bruģa salaiduma posma izbūvi, līmeņošanu, lai pieslēgtos projektētajam nobrauktuves segumam.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā esošās būvdarbu veicējam jāveic zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietuss ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.2.4. Plēsuma iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Plēsuma ielas segumu no Nākotnes ielas līdz Zvaigžņu ielai, kopā 204 m garumā. Lai nebūtu jāveic lieli inženierkomunikāciju pārbūves un pārcelšanas darbi, kā arī pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi ielai paredzēts platums – 5,00m.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem.

Nobrauktuves projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuvju segums – betona bruģis. Vietās, kur nobrauktuve pieslēdzas esošam privātīpašuma bruģim paredzēts veikt esošā betona bruģa salaiduma posma izbūvi, līmeņošanu, lai pieslēgtos projektētajam nobrauktuves segumam.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā būvdarbu veicējam jāveic esošās zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietuss ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.2.5. Liepu iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Liepu ielas segumu no Nākotnes ielas līdz Zvaigžņu ielai, kopā 200 m garumā. Lai nebūtu jāveic lieli inženierkomunikāciju pārbūves un pārcelšanas darbi, kā arī pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi ielai paredzēts platums – 5,00m.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem.

Nobrauktuves projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuvju segums – betona bruģis. Vietās, kur nobrauktuve pieslēdzas esošam privātīpašuma bruģim paredzēts veikt esošā betona bruģa salaiduma posma izbūvi, līmeņošanu, lai pieslēgtos projektētajam nobrauktuves segumam.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā būvdarbu veicējam jāveic esošās zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietūs ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.2.6. Saules iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Saules ielas segumu no Zvaigžņu ielas līdz nesen pārbūvētajam Saules ielas posmam, kopā 159 m garumā. Ielas platums pieņemts – 6,00m. Tā kā apsekojuma laikā konstatēts, ka tiek novietoti auto ielas malā, projekta ietvaros paredzēts izbūvēt stāvvietas paplašinājumu 2,00m platumā. Tāpat paredzēts izbūvēt gājēju ietvi 2,00m platumā, savienojot esošo ietvi Saules ielā ar projektēto un esošo ietvi Zvaigžņu ielā.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem.

Nobrauktuves projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuveju segums – karstais asfalts.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā būvdarbu veicējam jāveic esošās zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietūs ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.2.7. Vītolu iela

Projektā paredzēts pārbūvēt Vītolu ielas segumu no Nākotnes ielas līdz Zvaigžņu ielai, kopā 173 m garumā. Lai nebūtu jāveic lieli inženierkomunikāciju pārbūves un pārcelšanas darbi, kā arī pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi ielai paredzēts platums – 5,00m.

Nobrauktuves uz privātīpašumiem veidotas esošajos platumos, pēc iespējas tos standartizējot, stūru noapaļojumi veidoti no riņķa lokiem.

Nobrauktuves projektētas līdz īpašumu robežai vai nobrauktuves riņķa loka beigām. Projektētais nobrauktuveju segums – betona bruģis. Vietās, kur nobrauktuve pieslēdzas esošam privātīpašuma bruģim paredzēts veikt esošā betona bruģa salaiduma posma izbūvi, līmeņošanu, lai pieslēgtos projektētajam nobrauktuves segumam.

Projekta ietvaros tiks veikta zaļās zonas atjaunošana ~1,50 m platumā abās ielas pusēs. Nepieciešamības gadījumā būvdarbu veicējam jāveic esošās zaļās zonas planēšana, lai pēc iespējas kvalitatīvāk lietūs ūdens tiktu atvadīts no brauktuves seguma. Projektēto izbūves plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1-1.

4.3. Vertikālā plānojuma risinājumi

Ielas projektētas nelielā uzbērumā līdz +10cm un minimālā ierakumā līdz -10cm, ievērtējot iespēju pieslēgties apkārt esošajiem privatīpašumiem un ūdens atvades iespējas no ielas brauktuves.

Visā projekta teritorijā ielai veidots vienpusējs vai divpusējs 2,50% liels šķērskritums, šķērskritumus skatīt griezumos un vertikālajā plānojumā.

4.4. Ceļa klātne un segas konstrukcija

Ņemot vērā ģeotehniskās izpētes laikā iegūtos datus ir paredzēts veikt pilnu ceļa segas konstrukcijas izbūvi. Ja segas izbūves laikā ir atrasta vājas nestspējas grunts paredzēts veikt visas irdenās augsnes izstrādi un izbūvēt uzbēruma grunti, atbilstošu "Ceļu specifikācijas 2019". Prognozētais segas kalpošanas laiks – 20 gadi.

Brauktuves pilnā pastiprinātā segas konstrukcija:

- Karstais asfalts AC 11 surf , **h=4cm;**
- Karstais asfalts AC 22 base, **h=6cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, **h=15cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/56, **h=20cm;**
- Salizturīgais slānis, **h_{min}=40cm**
- Esošā zemes klātne, profilēta, sablīvēta.

Brauktuves pilnā atvieglotā segas konstrukcija:

- Karstais asfalts AC 11 surf , **h=4cm;**
- Karstais asfalts AC 16 base, **h=4cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, **h=10cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/56, **h=15cm;**
- Salizturīgais slānis, **h_{min}=40cm**
- Esošā zemes klātne, profilēta, sablīvēta.

Nobrauktuvju segas konstrukcija:

- Betona bruģis, **h=8cm;**
- Minerālmateriālu izsijas, **h_{vid}=3cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, **h=10cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/56, **h=15cm;**
- Salizturīgais slānis, **h_{min}=40cm**
- Esošā zemes klātne, profilēta, sablīvēta.

Ietves segas konstrukcija:

- Betona bruģis, **h=6cm;**

- Minerālmateriālu izsijas, $h_{\text{vid}}=3\text{cm}$;
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, $h=15\text{cm}$;
- Salizturīgais slānis, $h_{\text{min}}=30\text{cm}$
- Esošā zemes klātne, profilēta, sablīvēta.

4.5. Komunikācijas

Projekta izbūves zonā atrodas esošās komunikācijas: sakaru kanalizācija, sakaru kabeļi, sadzīves kanalizācija, ūdensvads, drenāžas tīkli, lietus ūdens kanalizācija, gāzes vads, elektroapgādes gaisvadi un elektroapgādes kabeļi.

Projekta zonā esošajiem komunikāciju aku vākiem, kurus nav paredzēts demontēt, tiek veikta līmeņošana un to nomaiņa pret peldoša tipa 12t vai 40t vākiem, attiecīgi zaļajā zonā vai uz ceļa braucamās daļas. Projektā paredzēts iečaulot elektroapgādes un sakaru kabeļus dalīta tipa čaulās $d=110$ vai $d=160$. Gāzes vada kapes paredzēts līmeņot, nomainot tās uz “peldoša” tipa.

Rakšanas darbi jāveic to dienestu, kuri ekspluatēs šīs komunikācijas, darbinieku klātbūtnē. Komunikāciju atšurvēšanu jāveic, rakšanas darbus veicot ar rokām. Atraktās komunikācijas jānostiprina atbilstoši rakšanas darbus uzraugošo speciālistu norādījumiem. Projektā paredzēts atjaunot brīdinājuma lentas visās vietās, kur izstrādājot ierakumu tā tiek bojāta.

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 izvilkēt. 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.

Pirms būvdarbu uzsākšanas būvdarbu veicējam ir pienākums saņemt visas jaunākās izpildshēmas no inženierkomunikāciju turētājiem!

4.6. Lietus ūdens novadīšana.

Projektā paredzēta gan slēgta, gan vaļēja ūdens atvade. Vietās, kur ir esošais grāvis paredzēta vaļēja ūdens atvade, pārējās vietās paredzēta slēgta lietus ūdens sistēma, izbūvējot gūlijas un lietus ūdens kolektoru. Nokrišņu notekūdens tiks novadīts projektētajās gūlijās ar šķērskrituma un garenkrituma palīdzību.

Visās vietās, kur tiek veikta ievalku izbūve virs esošiem AS “Sadales tīkls” kabeļiem ir jāveic skatrakumi. Pēc ievalkas izbūves jānodrošina minimālais attālums no kabeļiem līdz zemes virsmai – 0,70m!

4.7. Satiksmes organizēšana

Paredzēts uzstādīt ceļa zīmes, atbilstoši LVS 77 un izbūvēt ceļa horizontālos apzīmējumus, atbilstoši LVS-85. Atbilstoši projektēšanas uzdevumam un Pasūtītāja vēlmēm paredzēts izbūvēt izceltus krustojumus, tādējādi mierinot satiksmi projektētajās ielās. Esošās ielu nosaukumu zīmes paredzēts saglabāt visā būvdarbu laikā vai pārcelt. Ceļa zīmju izvietojumu skatīt TS-CD-1-1 rasējumu lapās.

5. VIDES AIZSARDZĪBAS PASĀKUMI

Būvprojekts ir izstrādāts tā, lai būvniecības darbi pēc iespējas mazāk atstātu negatīvu ietekmi uz esošo vidi. Būvdarbu veicējam ir jāveic aktīvi pasākumi atbilstoši visiem spēkā esošajiem apkārtējās vides aizsardzības noteikumiem. Jālieto būvniecības metodes, kuras nodrošinātu nepieciešamos pasākumus, lai novērstu apkārtējās vides pasliktināšanos.

Projektētās ielas zonā zemes klātnes vēja erozijas ietekmes novēršana tiek atrisināta, brauktuvi, nobrauktuves un ietves izbūvējot ar cieta segumu. Ielai piegulošajā teritorijā 1,50 m platā joslā tiek atjaunots zāliens.

Pēc būvniecības darbu pabeigšanas būvdarbu veicējam jāsakārto būvdarbu laikā skartā teritorija.

6. BŪVDARBU ORGANIZĒŠANA UN SPECIFIKĀCIJAS

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

Būvdarbu veicējam pirms darbu uzsākšanas jāizstrādā Darbu veikšanas projekts, kas jāaskaņo ar visām ieinteresētajām organizācijām.

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 2019”.

7. SATIKSMES ORGANIZĀCIJA UN DARBA DROŠĪBA

Saskaņā ar VAS „Latvijas Valsts ceļi” izstrādātajām specifikācijām „Ceļu specifikācijas 2019” būvdarbu veicējs atbild par satiksmes organizāciju un darba vietas aprīkošanu būvdarbu

laikā. Pirms būvdarbu sākšanas būvdarbu veicējam jāizstrādā un jāsaskaņo satiksmes organizācijas būvdarbu laika 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:

J.Mednis

Pārbaudīja:

D.Dāle