

## Kurzemes ielas rekonstrukcija (no Ventas ielas līdz Rīgas ielai), Jēkabpilī

### Atbildes uz CSDD audita piezīmēm

CSDD drošības audita piezīmes	AS „Ceļuprojekts” atbildes
1.1. Ieteicams ievērtēt projektēšanas uzdevumā izvirzīto prasību – paredzēt gājēju ietvi Kurzemes ielas kreisajā pusē	Atkāpes no projektēšanas uzdevuma saskaņotas ar pasūtītāju.
1.2. Izvērtējams, vai vietās, kur paredzēts apvienotais gājēju/veloceliņš, nebūtu jāparedz asfalbetona segums, kas velosipēdistiem, kā arī bērnu ratiņiem un cilvēkiem ratiņkrēslos ir komfortanlāks par betona bruģi.	Gājēju/veloceliņš paredzēts pilsētas centrā, tāpēc sega paredzēta no bruģakmens, kam ir estētiskāks un labāks skats par asfaltu.
1.3. Projektā nepieciešams norādīt, vai rotācijas aplī ir paredzēti kādi dekoratīvi stādījumi, vai nē.	Ir ievērtēts projekta risinājumos.
1.4. Projektā iekļaujama satiksmes organizācijas shēma būvdarbu laikam, kā to prasa projektēšanas uzdevums.	Ir ievērtēts projekta risinājumos.
1.5. Koriģējama perspektīvā transportlīdzekļu intensitāte Ventas ielai un tiltam pār Daugavu, pieskaitot pie kalpošanas aprēķina perioda (20 – 40 gadi) gadu skaitu, kas paredzēti projektēšanai un ceļa būvei.	Projekta risinājums (segas biežums atbilstoši kalpošanas laikam) saskaņots ar pasūtītāju.
1.6. Projektā iekļaujama perspektīvā Kurzemes ielas un Ventas ielas krustojuma transportlīdzekļu intensitāte. Atbilstoši iegūtajām intensitātēm jāizvēlas krustojuma tips – neregulējams, regulējams, rotācijas aplis, vai krustojums divos līmeņos	Paskaidrojuma rakstā tiks sīkāk izdalīts vieglo automašīnu intensitāte Kurzemes ielai.
1.7. Ņemot vērā, ka transportlīdzekļu intensitātes uz Jēkabpils tilta un Ventas ielas drīzumā sasniegs maksimālo joslas caurlaides spēju, pašvaldībai būtu laikus jālemj par risinājumiem	VAS „Latvijas valsts ceļi” izstrādā skiču projektu jaunam šķērsojumam pār Daugavu Jēkabpilī.
1.8. Ieteicams Rīgas ielas sākumā (no Kurzemes ielas līdz rotācijas aplim) un Zīlānu ielā braukšanas joslu platumus paredzēt atbilstošus LVS 190-2 prasībām.	Zīlānu ielas braukšanas joslu paltumi izvēlēti tik plati, jo autobusi šo ielu izmantos arī pēc kravas transporta novirzīšanas uz Kurzemes ielu. Rīgas ielas braukšanas joslu paltumi izvēlēti tik plati, jo arī šo ielu izmanto autobusi un, izveidojot sadalošo joslu, katra braukšanas josla tiek uzskatīta kā vienvirziena brauktuve.
1.9. Autobusu pieturvietas paplašinājums projektējams atbilstoši LVS 190-8 2. tabulā dotajiem izmēriem. Gadījumā, ja ierobežotu apstākļu dēļ nepieciešamas atkāpes, tās jāpamato	Palielinot autobusu pieturvietas kabatas garumu, autobusa pieturvietas paviljons, kas jau ir tuvu minimālajiem platumiem novirzīsies un atradīsies privātīpašuma zemēs, kas nav pieļaujams.
1.10. Tā kā projektā trūkst argumentācijas, kādēļ no četriem rotācijas apla zariem vienam zaram jāveido iebraukšana rotācijas aplī atšķirīgi (ar 2 reizes lielāku noapaļojuma radiusu) no pārējiem, ieteicams tilta zaru rotācijas aplim pieslēgt leņķī, kas liegtu transportlīdzekļiem rotācijas aplī būtiski nesamazinot ātrumu.	Lai izveidotu gājēju salīņu tik mazā pārejas posmā nebija iespējams šo rotācijas apla zaru veidot kā pārejos 3 mezglus. Turklāt zara lielie radiusi nodrošina, ka tilta intensitāte vieglāk iekļaujas aplī, veidojot mazākus sastrēgumus uz tilta.
1.11. Kalna ielas beigās (Strupceļā jāparedz apgriešanās vietas	Iespēju robežās Kalnu ielas labā likvidētā nobraukuve strupceļā tiks paplašināta. Kreisā pusē, skatoties no Kurzemes ielas piketāžas, dēļ projektētās Kalnu ielas virsmas augstumu starpības ar reljefu paplašināt brauktuvi nav iespējams, neejot ar nogāzes pēdu (ierakumu/uzbērumu) privātīpašumos.
1.12. Ieteicams Latgales ielu nepieslēgt Kurzemes ielai. Latgales iela būtu pieslēdzama secīgai (pēc klasifikācijas) augstākai kategorijas ielai, nevis pilsētas maģistrālajai ielai.	Projekta risinājums saskaņots ar pasūtītāju.
1.13. Atbilstoši paredzamajai transportlīdzekļu intensitātei Ventas un Kurzemes ielu krustojumā, aprēķināms kreisās nogriešanās joslas garums Ventas ielā, lai nerastos situācija, ka transportlīdzekļu, kas vēlas nogriezties pa kreisi, dēļ tiktu bloķēts taisnais virziens.	Ventas un Kurzemes ielas krustojuma nav mazāki kā Ventas un Zīlānu ielas krustojumam, kur Zīlānu ielas kreisās nogriešanās joslas caurlaides spēja ir pietiekama.
1.14. Izvērtēt iespēju Rīgas ielā pirms rotācijas apla paredzēt	Lai pieslēgtos Jēkabpils tilta augstuma

garenslīpumu 25m garā posmā ne lielāku par 2.5% (LVS 190–3 6.1.3. punkts).	atzīmēm, nav iespējams rotācijas apļa augstuma atzīmes pazemināt. Lai nodrošinātu audita prasību, jāceļ Rīgas ielas garenprofilu, bet tas nozīmētu, ka nogāzes pēda ies privātīpašumā, kas nav pieļaujami.
1.15. Projektā būtu detalizēti jāuzrāda, kā tiek savienotas pieejas ar rotācijas apļa ārmalu. Atbilstoši LVS 190–3 6.1.3. punktam, nav pieļaujams, ka lūzuma summa ir lielāka par 5%.	Rotācijas apļa šķērskritums ir 1.5%, kas ar pieeju asīm neveido lūzuma summu lielāku par 5%
1.16. Koriģējami gājēju/veloceliņu šķērslīpumi atbalstoši LVS 190–2 5.2.9. punkta prasībām.	Ietvju un veloceliņu šķērslīpums būs ne mazāks kā 2.5%.
1.17. Ceļa nogāžu slīpumi ar augstumu līdz 2m veidojami ar slīpumu 1:3. Atkāpes pamatojamas.	Ceļa nogāžu minimālais slīpums ar augstumu līdz 2m ir 1:1.5, lai neaizskartu privātīpašumu zemes.
1.18. Atbilstoši 190–3 8.5.3.4. punkta prasībām, rotācijas apļa brauktuves šķērsslīpums projektējams 2.5%, kas vērsts rotācijas apļa centra virzienā.	Rīgas ielas ass pieslēgums neļauj projektēt rotācijas apļa šķērslīpumu vērstu uz apļa centru. Nav iespējams pacelt Rīgas ielas ass garenprofilu. Lai pieslēgtos Jēkabpils tilta augstuma atzīmēm, nav iespējams rotācijas apļa augstuma atzīmes pazemināt. Ceļot Rīgas ielas garenprofilu, nogāzes pēda ies privātīpašumā, kas nav pieļaujams.
1.19. Ventas ielā brauktuves šķērslīpumi veidojami atbilstoši LVS 190–2 prasībām.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
1.20. Paredzēt pasākumus (iespējams, pielietot ievalkas zaļajā zonā), kas novērstu ūdens plūšanu no blakus teritorijām uz brauktuvi (skatīt griezumus 3–3 un 5–5).	Ievalkas nav projektētas, jo tad nogāzes būtu jāprojektē vēl stāvākas vai arī jānorok privātīpašumu zemes, kas nav pieļaujams.
1.21. Rīgas ielā pirms Kurzemes ielas paredzama 201. ceļa zīme.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
1.22. Ventas un Kurzemes ielu krustojumā vēlams neparedzēt 206. ceļa zīmi un 930. apzīmējumu nogriežoties pa labi no Ventas ielas uz Kurzemes ielu.	Projektētājs uzskata, ka paredzētais 206. ceļa zīmes un 930. apzīmējuma izvietojs palīdz organizēt satiksmi, jo bieži līdzīgās situācijās autovadītāji apjūk, nezinādami, kam ir jādod priekšroka, īpaši, regulējamā krustojumā, kad ir labā papildsekcija. Turklāt dodot priekšroku automašīnām, kas nogriežas no Ventas ielas pa kreisi, samazinās kreisās nobrauktuves rinda.
1.23. Gājēju pārejas ceļa zīmes uzstādāmas arī sadalošajā joslā (LVS 77–2 6.6.18. punkts)	Sadalošajā joslā pie gājēju pārejas ir jau uzstādītas ceļa zīme Nr.410 un vertikālais apzīmējums Nr.907. Šis pats 6.6.18. punkts nosaka arī to, ka gājēju pārejas ceļa zīmes nedrīkst uzstādīt uz viena balsta ar citām ceļa zīmēm.
1.24. Ieteicams paredzēt brauktuves malu apzīmējumus, veidojot 3.5m platas braukšanas joslas.	Projekta risinājumi saskaņoti ar pasūtītāju un LV, kur malu apzīmējumus neparedz.
1.25. Koriģējamas 702. ceļa zīmes – paredzams ceļa zīmē atveidotā apļa turpinājums „astītē” aiz trešā zara (skatīt LVS 77–3 702. ceļa zīmes paraugu).	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
1.26. 703. ceļa zīmē norādītajām apdzīvotajām vietām ārpus Jēkabpils paredzama kopēja viena virziena bulta, nevis katrai atsevišķi.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
1.27. Trīsturveida salīnās 934. un 936. brauktuves horizontālo apzīmējumu paredzēt visas krāsotas salīnas robežās.	Ir ievērtēts projekta risinājumus
1.28. LVS–2 6.8.25. punkts neparedz norādīt 702. un 703. ceļa zīmēs vietējās nozīmes ceļus (V783)	Vietējā ceļa norādīšana nav pretrunā ar standarta prasībām.
1.29. Ventas ielā ieteicams 512 ceļa zīmi ar 801. papildzīmi paredzēt tālāk no krustojuma.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.