VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA
CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA
CEĻU DROŠĪBAS AUDITA DEPARTAMENTS

CEĻU DROŠĪBAS AUDITA ATZINUMS
Nr.06 AD/21-120

Būvprojektam

LAPEGĻU, VIRKAS, TEHNIKAS, ĪSĀS UN AKMEŅU IELU PĀRBŪVE KULDĪGĀ, KULDĪGAS NOVADĀ

Ceļu drošības audita stadija 3. detalizētā
Audita grupas vadītājs **Alvis Puķītis**

Rīga, 2021.gads

S A T U R S

1. Ievads 3
2. Iesniegtie dokumenti 4
3. Konstatējošā daļa 5
4. Rezultatīvā daļa 17
Audita ieteikumi 17

Reģistrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

1. IEVADS

Ceļu drošības audits (turpmāk – audits) objektam „Lapegļu, Virkas, Tehnikas, Īsās un Akmeņu ielu pārbūve Kuldīgā, Kuldīgas novadā” tiek pasūtīts trešajā, detalizētajā stadijā (atbilstīgi MK noteikumos Nr. 972 (25.11.2008.) “Ceļu drošības audita noteikumi” noteiktajai gradācijai). Audita pasūtītājs SIA “BM projekts”. Par audita veikšanu noslēgts līgums Nr. 06-AD/462.

Audita veikšanai VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk - CSDD) no Ceļu drošības audita departamenta darbiniekiem izveidota audita grupa:

- auditors Alvis Puķītis (grupas vadītājs);
- auditors Dainis Tūtāns.

Audita grupa nav atkarīga no projektā iesaistītajiem - ceļa pārvaldītāja (īpašnieka), būvprojekta pasūtītāja, projektētāja (izstrādātāja), konsultanta, būvnieka vai uzturētāja un nepārstāv viņu intereses.

Audita grupa auditu sāk 20.07.2021. Audita laikā ir izskatīti iesniegtie materiāli, informācija un citi pieejamie dati. No tiem atbilstoši objekta apjomam un komplicētībai ir identificēti jautājumi, kas tiek pārbaudīti, pētīti un ievērtēti (atbilstoši MK noteikumu Nr. 972 “Ceļu drošības audita noteikumi” III nodaļas 18. – 22. un 26. punktos par katru no audita stadijām prasītajam).

Audita atzinumā piezīmes ir izteiktas tikai par pozīcijām, kas nenodrošina lielāko iespējamo satiksmes drošības līmeni. Risinājumi, kas ir satiksmes drošībai optimāli, netiek komentēti.

Audita atzinums veidots ar mērķi panākt, lai ceļu projekti (arī būvprojekti) un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu lietotāju drošības prasībām un lai esošo ceļu tīkls atbilstu satiksmes drošības prasībām, novēršot iespējamos ceļu satiksmes negadījumus.

Audita atzinumā satiksmes drošības jautājumi tiek aprakstīti:

- konstatējošā daļā, kurā norāda trūkumus un neatbilstību normatīviem, kā arī citus faktorus, kas var ietekmēt ceļu satiksmes drošību;
- rezultatīvā daļā, kurā ietver secinājumus un, ja nepieciešams un iespējams, sniedz ieteikumus konstatēto trūkumu novēršanai.

Audita atzinums tiek elektroniski parakstīts eDoc PDF formātā un tiek nosūtīts pasūtītājam SIA “BM projekts”, Satiksmes ministrijas Autoceļu infrastruktūras departamentam, ceļa pārvaldītājam- Kuldīgas novada pašvaldībai. Atzinums tiek saglabāts arī audita veicējā institūcijā.

Reģistrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

2. IESNIEGTIE DOKUMENTI

Auditam iesniegts sējums, kas ietver daļas: VD (Vispārīgā daļa), SA (Skaidrojošais apraksts), GP (Ģenerālplāns) un TS-CD (Ceļu daļa).

Iesniegts projektēšanas uzdevums/tehniskā specifikācija (9 lapas) un tehniskie noteikumi (7 institūcijas), kā arī reģistrācijas un apdrošināšanas dokumenti (5 lapas).

Skaidrojošais apraksts iesniegts uz 12 lapām.

Ģenerālplāns iesniegts uz 1 lapas.

Ceļu daļā iesniegti 23 rasējumi.

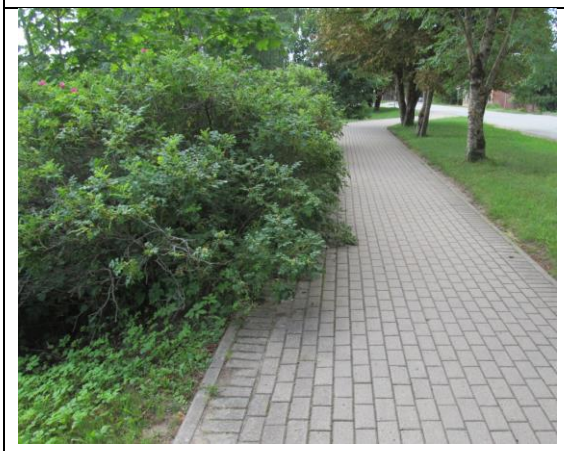
3. KONSTATĒJOŠĀ DAĻA

3.1. Esošā situācija

Situācija atainota foto attēlos, kas iegūti apmeklējot projektējamo objektu uz vietas. Tiek uzrādītas riska vai problēmu vietas, kas auditoru skatījumā būtu uzlabojamas vai sakārtojamas pārbūves projektā.

LAPEGĻU IELA (no Ventspils ielas līdz Tīruma ielai)	
 Jaunā posma (Virkas ielas virzienā) savienojuma vieta ar pārbūvējamo posmu. Ievērojama atšķirība infrastruktūras apjomā dažādam ceļa lietotāju grupām. Ceļa brauktuves seguma atšķirības.	 Posmā nav apgaismojuma, nav ietvju. Apaugums tuvojas ceļam. Segums ar lielu daudzumu labojumu.
	Posmā pieslēdzas ceļš bez seguma stūra noapaļojuma robežās. Posmā ir plāna līkne, kuras iekšmalā redzamību ietekmē krūmājs.

VIRKAS IELA (no Virkas ielas 19 līdz Ventspils ielai)	
 Jaunā posma (Padures virzienā) savienojuma vieta ar pārbūvējamo posmu. Ievērojama atšķirība posmu seguma platumam, arī segumu veids atšķiras.	 Ielai pieslēdzas kāpnes, kas nav piemērotas tādām lietotāju kategorijām kā velosipēdisti, cilvēki ar bērnu ratiņiem, cilvēki ar īpašām vajadzībām. Ielas apmales akmens nav veidots ar pandusu.

 Gravas ielas pieslēgums Virkas ielai nepamatoti plats, ielas vidū atrodas komunikāciju aka, ko braucēji uztver kā saliņu, apbraucot to Gravas ielai nav pilsētai piemērota cietā seguma.	 Pieslēgums uz “Biroja tehnikas eksperts” uzņēmumu veidots kā divu pastāvīgu pieslēgumu pāris, kur katrā pieslēgumā atļauti manevri visos virzienos.
 Ietve (posmā, kas attālināts no brauktuves) nav apgaismota (gaismekļi ir pie brauktuves aiz koku rindas starp ielu un ietvi). Apstādījumi ierobežo ietves izmantošanas platumu.	 Ietve (posmā tieši pie brauktuves) nav normatīvā platumā. Gan ietve, gan brauktuve posmā ir ar redzamām problēmām ūdens novadē.
	Ietvei, kas jau tā neatbilst normatīvam platumam, ja ietvi izvieto tieši pie brauktuves, papildus sašaurinājumu rada apstādījumi, kas ietiecas ietves satiksmes telpā. Ietve kļūst neizmantojama tādiem lietotājiem kā cilvēki ar bērnu ratiņiem vai cilvēki ratiņkrēslā.

TEHNIKAS IELA (no Virkas ielas līdz Tehnikas ielai 12)



Virkas ielas tuvumā pret veikala ieeju nav veidotas drošas un ērtas piekļūšanas iespējas nepārvarot pakāpienus.



Izbraucot uz Virkas ielu, redzamību pa labi ietekmē apstādījumi.



Posmā Virkas ielas tuvumā ir ūdens novades problēmas. Pieslēgumā bedres, kas pildītas ar ūdeni.



Posmā nav ietves. Līdz vertikālajai līknei Virkas ielas posmam ir redzamas ūdens novades problēmas no ielas seguma.



Vertikālās līknes lūzuma posmā pretimbraucošā transportlīdzekļa redzamība ir nedaudz ierobežota.



Ielas posms, kurā ielas brauktuves mala nav noteikta. Brauktuve uztverama kā laukumi dažādos paplašinājumos.





Pie krustojuma ar Īso ielu apaugums ietiecas brauktuves zonā. Redzamas ūdens novades problēmas.	Tuvu ielas braucamajai daļai atrodas lielgabarīta dzelzsbetona izstrādājums (jumta kopne), kas potenciāla negadījuma brīdī var būt bīstams šķērslis avarējoša transportlīdzekļa ceļā.
	Ielas beigu posmā brauktuves segums saplūst ar dažādu paplašinājumu segumu. Nenoteikta platuma posmi tiek izmantoti kā neapzīmētas un neorganizētas stāvvietas.

ĪSĀ IELA (no Tehnikas ielas līdz Īsajai ielai 6)	
	
Kritiski zemas kvalitātes segums pirms Tehnikas ielas.	Īsās ielas kopskats: nenoteiktā platuma izbraukāts bedrains ceļš ar vietām redzamiem asfaltbetona seguma segmentiem.
	
Īsās ielas atzara pieslēgums projektā ietvertajam posmam. Bez noteiktām ceļa malām arvien platāka tiek izbraukāta pieslēguma vieta.	Projekts paredz ielas uzlabošanu īsos posmos gar angāriem ielas galā. Skats uz uzlabojamo posmu pa kreisi.

	Tas pats pa labi.

AKMEŅU IELA (no Virkas ielas līdz Kaļķu ielai)	
	
Ietvei, kas virzīta gar Virkas ielu, izejai uz Akmeņu ielas brauktuvi nav veidots panduss. Gar Akmeņu ielu nav ietvju.	Pāri pļavai ir iemīta taka, kas norāda uz pieprasījumu iet pa šādu trajektoriju.
	
Tuvu braucamajai daļai pļavā atrodas aka bez vāka. Tā var būt bīstamības avots kā gājēju satiksmei, tā potenciāla negadījuma brīdī transportlīdzeklim.	Ielai ir nepamatoti plats pieslēgums uz kāda uzņēmuma teritoriju. Pieslēgums norobežots ar lieliem akmeņiem, kas ir šķērslis neveiksmīgas manevrēšanas vai negadījuma situācijā.

	Lai gan Akmeņu ielai ir (vizuālā vērtējumā) labs segums, uz tā konstatējamas peļķes, kas norāda uz neatrisinātu ūdens atvadi.

3.2. Nosacījumi projektēšanai

Audita grupa, izskatot dokumentus par nosacījumiem projektēšanai, fokusējas uz prasībām, kas tieši vai pastarpināti var ietekmēt projekta satiksmes drošības līmeni.

Projektēšanas uzdevumā norādīts objektu projektēt četrās būvniecības kārtās. Pirmā kārta ietver Virkas ielu, otrā- Tehnikas un Īso ielu, trešā- Lapegļu ielu un ceturtā- Akmeņu ielu.

Uz visām ielām prasīts betona bruģakmens segums (dažās ielās saslēdzot ar esošo tāda paša materiāla segumu).

Uz Virkas ielas, Lapegļu ielas un Akmeņu ielas prasīts paredzēt “apvienotu gājēju un velosipēdu ceļu”. Uz Tehnikas ielas tāds pats infrastruktūras veids prasīts, izvērtējot nepieciešamību pēc tā (izvērtēšana prasīta arī attiecībā par ietvi). Gājēju un velosipēdu ceļi jāparedz 3.0 m plati, nodalot joslas ar krāsām- gājējiem balts, velobraucējiem sarkans.

Audita grupa norāda, ka uzdevuma formulējums šādu prasību var padarīt nevajadzīgi interpretējamu.

Ja veido “kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu” (KGVC), tad tam netiek nodalītas teritorijas (puses) gājējiem un velosipēdistiem. Kopīgu ceļu apzīmē ar 417. ceļa zīmi. Ja veido “gājēju un velosipēdu ceļu” (GVC), tad katrai lietotāju grupai tiek paredzēta sava vieta (puse) uz ceļa. Šādu ceļu apzīmē ar 419. vai 421. ceļa zīmi. Tā kā projektēšanas uzdevumā vairākās vietās ir norāde par infrastruktūras dalīšanu lietošanā starp gājējiem un velosipēdistiem, jāsecina, ka tiek prasīts veidot GVC.

Prasīts ierīkot ielu apgaismojumu (saglabājot esošo Akmeņu ielā). Gājēju pārejai uz Virkas ielas prasīts ierīkot speciālu apgaismojumu. Par gājēju pārejām ir norādījums izvērtēt esošo pāreju izvietojumu un jaunu pāreju nepieciešamību.

VSIA “Latvijas Valsts ceļi” tehniskajos noteikumos galvenokārt uzskaitīti normatīvi, kas jārespektē projektēšanā.

Citu institūciju tehniskajos noteikumos netika fiksētas prasības, kas varētu ietekmēt satiksmes drošības līmeni pēc objekta pārbūves pabeigšanas.

3.3. Īss projekta apraksts

Skaidrojošā aprakstā tiek noteiktas ielu kategorijas (Lapegļu un Virkas ielas- CIII kategorija ar savienošanas funkciju, pārējās- DIII kategorija ar piekļūšanas funkciju).

Transporta un gājēju intensitāte uzskaitīta Tehnikas un Virkas ielu krustojumā. Iegūta esošā intensitāte 1760 a/24h (no tiem 10 % kravas transports) un 45 gāj/h.

Ja uzskaite veikta krustojumā, tad nav norādīts, uz kuras no krustojumu veidojošām ielām iegūtas uzskaitītās intensitātes.

Aprakstā dots esošās situācijas vērtējums. Galvenie trūkumi ir seguma sliktais stāvoklis, apaugušas nomales, kas traucē ūdens atvadi. Ielu seguma platumi variē plašās robežās (līdz pat 3 metru amplitūdai vienas ielas ietvaros), kas ir minēts par iemeslu satiksmes drošības faktoram (joslu skaita un manevru individuālās interpretācijas rezultātā apstākļos bez brauktuves apzīmējumiem).

Norādīts, ka ietve ir tikai Virkas ielā, citviet gājēji iet pa brauktuves malu, turklāt projektā ietverto Lapegļu un Virkas ielas galos jau ir esoša GVC infrastruktūra. Apgaismojuma trūkums rada bīstamību uz Īsās un Lapegļu ielas, kā arī Virkas ielas posmā, kur ietve no brauktuves ir attālināti.

Norādīti galvenie projekta rādītāji. Ielu posmu garumi doti 578 m Virkas, 505 m Tehnikas, 183 m Īsajai, 319 m Lapegļu un 255 m Akmeņu ielai. Brauktuvi no betona bruģa paredzēts veidot 6.0 vai 7.0 m platu. Aprēķina automobilis dots kravas ar piekabi, projektētais (un atļautais) ātrums 50 km/h. Ietves platums 2.0 m. GVC platums 3.0 m (abi veidojami ar betona bruģakmeni). GVC platums paredzēts atbilstoši projektēšanas uzdevumā dotajam un ņemot vērā, ka tāds platums izbūvēts daudzviet Kuldīgā, tostarp posmā pirms Lapegļu ielas.

Tekstā norādīts arī uz KGVC veida plānojumu projektā (KGVC ar 2.25 m līdz 2.50 m platumu Virkas ielā aiz krustojuma ar Akmeņu ielu virzienā uz rotācijas apli).

Vertikālajā plānojumā paredzēts aptverošs profils. Pārprojektējot garenprofilu, tiek respektēti gan ūdens novadei nepieciešamie garenslīpumi (min 0.4 %), gan pieslēgšanās īpašumiem.

Visās ielās, izņemot Lapegļu, paredzēta slēgta ūdens novadīšanas sistēma. Brauktuve paredzēta kā ar vienslīpnes, tā ar divslīpju šķērsslīpumu. Vienslīpnes izvēle nav pamatota.

Paredzēts uzstādīt I izmēru grupas ceļa zīmes, paredzot 1. atstarošanas klasi zīmju virsmām. Lai gan izmērs un atstarošanas klase atbilst standartiem LVS 77-2 un LVS 77-3, būtu pieminams, ka virsmas jāizvēlas ar mikroprizmatisku struktūru (ieguvumus skatīt, piemēram, vietnē https://www.3m.co.uk/3M/en vai līdzīgā par tēmu). Brauktuves apzīmējumi paredzēti no termoplasta.

3.4. Rasējumi

Auditori ir iepazinušies ar visiem rasējumiem. Uz ceļu drošības audita trešo (detalizēto) stadiju attiecināmi visi iesniegtie rasējumi.

Rasējumos audita grupa norāda uz sekojošo.

- Lapa TS-CD 1-1-1

  Stāvvieta Virkas ielas labajā malā posmā no pk 0+60 līdz pk 0+90 atrodas krustojuma robežās (saistībā ar uzņēmējdarbības apjomu pie Tehnikas ielas krustojumu izmanto daudz kravas automobiļu). Satiksmes noteikumi 121.6. punktā aizliedz apstāties krustojumā, izņemot pretim sānceļam trīsvirzienu krustojumā, kur ir nepārtrauktā 920. vai 921. līnija. Sekojoši minētajā posmā stāvvietu ierīkot nedrīkst.

  GVC velosipēdiem paredzētā daļa atrodas krustojuma robežās (skatīt Ceļu satiksmes noteikumu 2. punktu (krustojuma definīcija) un 3. attēlu). Līdz ar to 130. ceļa zīmju (velosipēdu ceļa šķērsošanā) uzstādīšana uz Virkas ielas ir pretrunā standarta LVS 77-2 punkta 6.2.29. prasībām. No projekta izņemot 130. zīmes, arī papildzīmju Nr. 814 un Nr. 816 lietošana nav nepieciešama.

  Uz GVC pirms Tehnikas ielas nav jālieto 206. priekšrocības zīmes (dodiet ceļu). GVC velosipēdu daļa pieder krustojumam (skatīt iepriekšējo piezīmi), un krustojumā mazāk svarīgo ceļu ar pienākumu dot ceļu pa galveno ceļu braucošajiem nosaka pirms GVC uz Tehnikas ielas uzstādītā 206. zīme.

Attēlojot uz Tehnikas ielas brauktuves velopārbrauktuvi (932. apzīmējums), jāizpilda standarta LVS 85 punkta 10.3.prasība- ja ar 419. vai 521. zīmi apzīmēts ceļš šķērso brauktuvi, tad (ar 932. apzīmējumu atsevišķi apzīmēts veloceļš) jāpapildina ar 941. apzīmējumu. 941. apzīmējuma lietošana noteikta LVS 85 punktā 10.6.

Nav nepieciešama 404. zīmes (braukt taisni vai pa labi) uzstādīšana pk 0+90. Trīszaru krustojumā konkrētajā situācijā nav citas iespējas, kā vienīgi braukt taisni pa Virkas ielu vai nogriezties pa labi uz Tehnikas ielu.

Precizējams, vai pk 0+85 ūdens uztvērējaka ielas kreisajā pusē atrodas tieši brauktuves malā.

- Lapa TS-CD 1-1-2

Pieslēgumā pk 2+20 GVC vadīts pār pieslēguma brauktuvi, lietojot 932. apzīmējumu. Zīme Nr. 206 (dodiet ceļu) uzstādīta pirms GVC un zem tās lietota 854. papildzīme (informē, ka velosatiksme norit abos braukšanas virzienos).

JA 854. papildzīme lietota apzināti, tad pirms Virkas ielas brauktuves būtu jāparedz vēl viena 206. zīme. Audita grupa izsaka viedokli, ka pieslēgumā pk 2+20 būtu jārīkojas analogi, kā tas aprakstīts par Virkas un Tehnikas ielas krustojumu.

- Lapa TS-CD 1-1-3

Pirms rotācijas apļa posmā no pk 5+30 līdz pk 5+60 ir sašaurināta brauktuve (5.00 m) un KGVC (2.25 m). Rasējumā nav identificējama brauktuves ass apzīmējuma lietošana/nelietošana norādītajā posmā.

Posmā lietotais KGVC platums neatbilst LVS 190-9 (velosatiksme) punktā 7.3.5. prasītajam. Atkāpes no minimālā 2.50 m platuma nav pamatotas (nav uzrādīta atbilstība) ar standartā norādītajiem lielumiem no 7.2.1. tabulas un punkta 5.1.5. nosacījumiem.

Uz Akmeņu ielas paredzētais 930. šķērsapzīmējums (dodiet ceļu līnija) nav paredzēts paralēli šķērsojamai brauktuvei, kā to prasa LVS 85:2016/A1:2018.

- Lapa TS-CD 1-2-1

Līdzīgi kā tas minēts par lapu TS-CD 1-1-1, 130. ceļa zīmes (velosipēdu ceļa šķērsošana) uzstādīšana uz Tehnikas ielas ir pretrunā standarta LVS 77-2 punkta 6.2.29. prasībām.

Pieslēgumos paredzēts pazemināt gājēju ietvi, tādā veidā pasliktinot gājēju pārvietošanās komfortu. Pieslēgumos būtu jāsaglabā gājēju ietve bez līmeņa izmaiņām, paceļot iebrauktuvi, kā tas darīts daudzviet citās pilsētās (foto piemērs ar gājēju ietvi pār pieslēgumu tālāk). Esot šādam risinājumam, autovadītājam un gājējam nepārprotami tiek norādīts par prioritātēm pieslēgumā. Līdzīga veida risinājumu iespējams realizēt arī krustojumos pār mazāksvarīga ceļa zariem



- Lapa TS-CD 1-2-2

Uz Īsās ielas paredzētais 930. šķērsapzīmējums (dodiet ceļu līnija) nav paredzēts paralēli šķērsojamai brauktuvei, kā to prasa LVS 85:2016/A1:2018.

Stāvvietai pk 5+00 netiek uzradīts riteņu atduru augstums. Izvēloties augstas atduras, vadītāji baidās, ka transportlīdzekļa priekšgals “uzkārsies” uz atduras un ar riteņiem nepiebrauc tai. Rezultātā automobiļa aizmugure paliek uz ielas brauktuves un traucē satiksmi pa ielu.

- Lapa TS-CD 1-2-3

Krustojuma, kurā galvenais ceļš maina virzienu, uz krustojuma mazāk svarīgā zara nav lietots 930. (dodiet ceļu) šķērsapzīmējums. Krustojuma ģeometrija neatbilst galvenā ceļa virziena plānojumam. Mazāksvarīgā ceļa zars izvērsts nepamatoti plats.

- Lapa TS-CD 1-3-1 un 1-3-2

Nav saprotams, kāpēc pieslēgumos (pk 0+30, pk 1+60, pk 1+90) projektā uz pieslēguma brauktuves tiek paredzēts velopārbrauktuves apzīmējums (932. apzīmējums). Audita grupai būtu pieņemama līdz šim lietotā prakse pilsētā (skatīt attēlu tālāk), kas papildināta ar minēto lapas TS-CD 1-2-1 apskatā: pieslēgumos būtu jāsaglabā gājēju ietve bez līmeņa izmaiņām, paceļot iebrauktuvi.



- Lapa TS-CD 2-2

Tehnikas ielas posmā no pk 2+20 līdz pk 2+40 netiek novērsts patreiz dabā konstatējamais pretimbraucošā transportlīdzekļa redzamības ierobežojums. Minētajā posmā projektā ir izliekta garenprofila līkne ar R_{izl}=361 m, bet LVS 190-1 (ceļa trase) tabulā 5.1. prasa nodrošināt rādiusu vismaz R_{izl}= 1400 m.

- Lapas TS-CD 3-1-1 līdz TS-CD 3-4

Lapās ir konstatējami infrastruktūras veidi- ietve, GVC un KGVC.

Platumi doti 3.0 m GVC, 1.50 m (arī 2.00 m un 2.15 m) ietvei, 2.50 KGVC. Audita grupa atgādina, ka veloinfrastruktūru jebkurā tās formā reglamentē LVS 190-9.

GVC platums, ja ir paredzēta velosipēdu divvirzienu satiksme, uzrādīts LVS 190-9 attēlā 7.3.26. Tā kā ir nepieciešama arī nodalošā josla starp velosatiksmi un gājēju satiksmi, mazākajam iespējamam GVC seguma platumam būtu jābūt 3.75 m.

Projektā tas nav nodrošināts, par pamatojumu minot projektēšanas uzdevumā doto 3.0 m platumu un esošo infrastruktūras (ar ko jāsavieno projektā ietvertā infrastruktūra) platumu.

Veidojot KGVC, seguma platums atbilst LVS 190-9 attēlam 7.3.27, bet netiek respektēta prasība par sānu sadalošo joslu (ja KGVC atrodas pie brauktuves un ir nodalīts no tās ar augsto apmali).

- Lapa TS-CD 4-3

Plastmasas caurtekas galu netiek paredzēts apgriezt līdz ar nostiprināto nogāzi. Risinājums ir ne vien neestētisks, bet arī traucē veikt ceļa uzturēšanas darbus – grāvja nogāžu pļaušanu. Bez tam plastmasas elements var tikt bojāts huligānisku darbību, ļaunprātīgas dedzināšanas rezultātā. Minētie incidenti praksē ir bijuši vērojami vairākos līdzīgos objektos.

4. REZULTATĪVĀ DAĻA

Būvprojektam “Lapegļu, Virkas, Tehnikas, Īsās un Akmeņu ielu pārbūve Kuldīgā, Kuldīgas novadā” ir veikts ceļu drošības audits trešajā jeb detalizētā stadijā. Projekts ietver ielu pārbūvi, lai nodrošinātu atbalstu uzņēmējdarbībai, veicinot piekļuvi ražošanas teritorijām.

Audita atzinuma sagatavošanas procesā audita grupa ir izskatījusi būvprojekta tekstuālo un grafisko daļu. Ir novērtēti tādi satiksmes drošību ietekmējoši jautājumi, kā ceļu (ielu) plāns, garenprofils, griezumi, satiksmes organizācija. Audita grupa secina, ka projektā ietvertie materiāli un grafiskā daļa dod iespēju uzsākt objekta realizāciju.

Vienlaikus audita grupa ir konstatējusi virkni atkāpju no valsts standartiem vai identificējusi vietas, kas no satiksmes dalībnieku drošības viedokļa nav risinātas optimāli. Lai novērstu konstatētās nepilnības, audita grupa iesaka veikt sekojošas korekcijas.

Audita ieteikumi:

1) Tā kā satiksmes uzskaite ir veikta Virkas un Tehnikas ielas krustojumā, norādīt uz kuru no krustojumu veidojošām ielām attiecināmi iegūtie transportlīdzekļu un gājēju uzskaites dati.

2) Visur projektā pieslēgumos ietves (vai citas, kopā ar velosipēdistiem lietojamas, infrastruktūras veida gadījumos) virzīt pāri brauktuvei, nemainot ietves līmeni.

3) Ņemt vērā, ka gan projektēšanas uzdevumā izvirzītā prasība, gan izbūvēto līdzīgu posmu prakse pilsētā veidot gājēju un velosipēdu ceļu ar 3.0 m platumu neatbilst LVS 190- 9 “Velosatiksme” prasībai veidot vismaz 3.75 m platu šāda veida infrastruktūru.

4) Ņemt vērā LVS 190-9 prasību, ka kopīga gājēju un velosipēdu ceļa, kas novietots pie brauktuves un no tas atdalīts ar augsto apmali, gadījumā jāveido sānu sadaloša josla.

5) Norādīt, ka ceļa zīmēm lietojama gaismu atstarojošā virsma ar mikroprizmatisku struktūru.

6) Neparedzēt stāvvietas paplašinājuma ierīkošanu Virkas ielas labajā malā iepretim krustojumam ar Tehnikas ielu.

7) Neparedzēt ceļa zīmju Nr. 130 “Velosipēdu ceļa šķērsošana” lietošanu uz Virkas un uz Tehnikas ielas pirms abu ielu krustojuma. Attiecīgi neparedzēt arī 814. un 816. papildzīmi.

8) Uz Virkas ielas gājēju un velosipēdu ceļam pirms krustojuma ar Tehnikas ielu neparedzēt zīmes Nr. 206 "Dodiet ceļu".

9) Uz Virkas ielas gājēju un velosipēdu ceļam krustojuma ar Tehnikas ielu robežās kopā ar 932. brauktuves apzīmējumu paredzēt 941. apzīmējumu.

10) Neparedzēt ceļa zīmes Nr. 404 "Braukt taisni vai pa labi" uzstādīšanu uz Virkas ielas pirms krustojuma ar Tehnikas ielu.

11) Precizēt, vai pk 0+85 ūdens uztvērējaka Virkas ielas kreisajā pusē atrodas tieši brauktuves malā.

12) Precizēt par ass apzīmējuma lietošanu Virkas ielas sašaurinātajā posmā pirms rotācijas apļa.

13) Tehnikas ielā palielināt izliektas vertikālās līknes rādiusu (līknes posms aptuveni no pk 2+20 līdz pk 2+40).

14) Stāvvietai uz Tehnikas ielas (pk 5+00) uzrādīt atduru augstumu (nepārsniegt 0.08 m).

15) Īsās ielas pārbūves posma beigās krustojumā uz mazāk svarīgā ceļa paredzēt 930. šķērsapzīmējumu.

16) Uz Akmeņu ielas un uz Īsās ielas 930. šķērsapzīmējumu paredzēt paralēli šķērsojamai brauktuvei. Paredzēt arī 920. apzīmējuma fragmentu un koriģēt krustojuma mazāksvarīgā zara ģeometriju.

17) Uz Lapegļu ielas pieslēgumos pk 0+30, pk 1+60 un pk 1+90 neparedzēt 932. apzīmējuma lietošanu, tā vietā turpinot Kuldīgā iesākto praksi analogām situācijām.

18) Plastmasas caurtekas galu paredzēt apgriezt līdz ar nostiprināto nogāzi.

Audita pasūtītāja pienākums:

Auditu veikšanas kārtību nosaka MK noteikumi Nr. 972 "Ceļu drošības audita noteikumi". Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, audita pasūtītāja pienākums ir pēc iespējas ievērot audita atzinumā sniegtos ieteikumus.

Norādām, ka audita pasūtītājam 30 dienu laikā pēc audita atzinuma saņemšanas rakstiski jāiesniedz CSDD un Satiksmes ministrijā paskaidrojumu, kuri audita atzinumā sniegtie ieteikumi ir ņemti vērā un kuri nav ņemti vērā, pamatojot, kāpēc ieteikumu nav iespējams ņemt vērā.

Ceļu drošības auditors
Sert. Nr. 15/2019 **Alvis Puķītis**

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU