SKAIDROJOŠAIS APRAKSTS

1. VISPĀRĪGAIS APRAKSTS

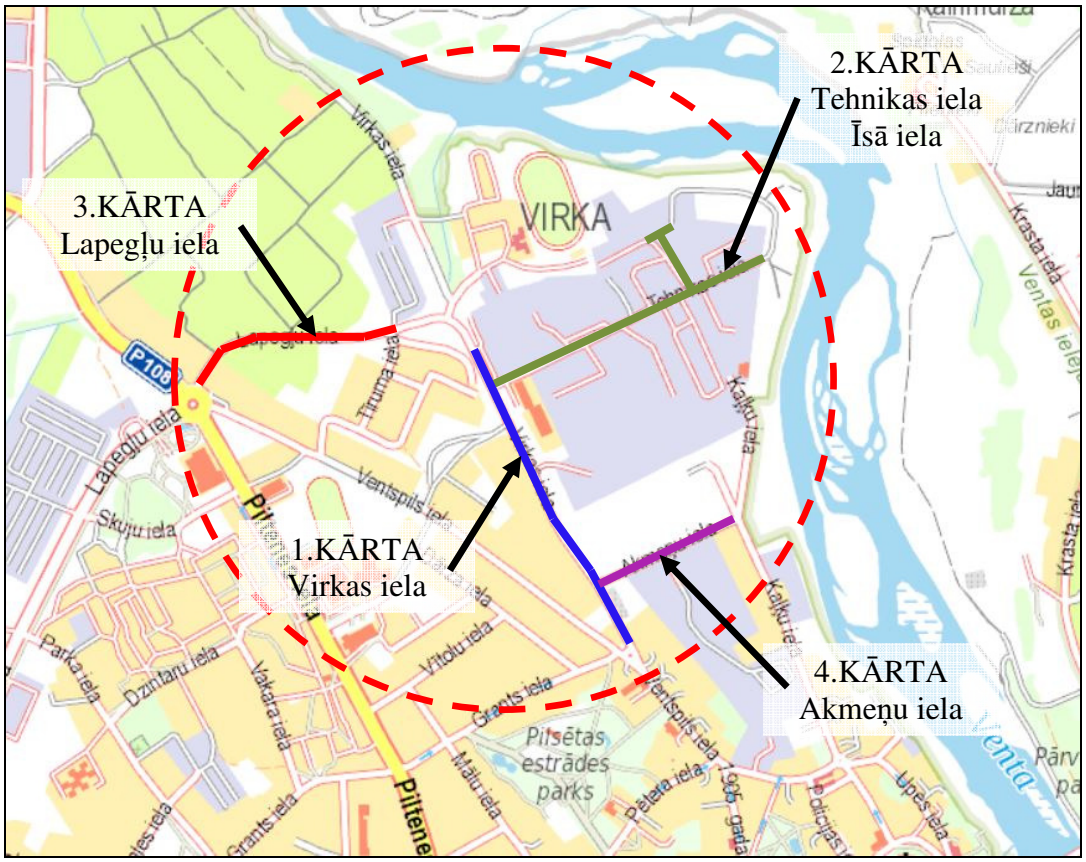
Projekts izstrādāts pamatojoties uz starp Kuldīgas novada pašvaldību un SIA "BM-projekts" noslēgto projektēšanas līgumu.

Par pamatu projektēšanai izmantots SIA "BM-projekts" izstrādāts topogrāfiskais plāns mērogā 1:500.

Projekts izstrādāts balstoties uz sekojošiem standartiem un normatīvajiem dokumentiem:

- LVS 190 – 1 „ Ceļu projektēšanas noteikumi. 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 190–7 „Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi"
- LVS 190 – 9 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Velosatiksme"
- LVS 190–10 „Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi"
- LVS 77-1 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Ceļa zīmes";
- LVS 77-2 „Ceļa zīmes. 2. daļa: Uzstādīšanas noteikumi";
- LVS 77-3 „Ceļa zīmes. 3. daļa: Tehniskās prasības";
- LVS 85 „Ceļa apzīmējumi";
- LVS 93 „Ceļa signālstabiņi. Lietošanas noteikumi";
- Vispārīgie būvnoteikumi;
- Autoceļu un ielu būvnoteikumi;
- Būvniecības likums;
- LBN 224-15 „Meliorācijas sistēmas un hidrotehniskās būves";
- LR MK noteikumi Nr. 550 „Hidrotehnisko un meliorācijas būvju būvnoteikumi";
- LBN 202-18 „Būvniecības ieceres dokumentācijas noformēšana";
- LBN 501-17 „Būvizmaksu noteikšanas kārtība";
- „Ceļu specifikācijas 2019".

2. TEHNISKĀS APSEKOŠANAS SLĒDZIENS



1.attēls. Objekta atrašanās vieta kartē

Būvprojekta ietvaros tiek paredzēta pārbūve 5 ielām Kuldīgas pilsētā – Virkas ielai (posmā no nobrauktuves uz īpašumu Virkas ielā 19A līdz rotācijas aplim Ventspils ielā), Tehnikas ielai, Īsai ielai (posmā no Tehnikas ielas līdz īpašumam Īsā ielā 6), Akmeņu ielai un Lapegļu ielai (posmā no rotācijas apļa Ventspils ielā līdz krustojumam ar Tīruma ielu).

Lapegļu ielai un Virkas ielai galvenā funkcija ir savienošana. Tās nodrošina savienojumu starp rotācijas apli Ventspils ielā, kurš ir viens no galvenajiem satiksmes mezgliem iebraucot pilsēta no Ventspils puses, A.Grundmaņa stadionu, tirdzniecības un loģistikas centru Tehnikas ielā un Kuldīgas vecpilsētu. Izvērtējot satiksmes uzskaites gaitā iegūto informāciju atbilstoši pēc VAS "Latvijas autoceļu direkcija" pasūtījuma izstrādātajiem ieteikumiem "Ceļu tīklu plānošana", abas ielas definējamas kā savienošanas ielas (kategorija C III). Tehnikas ielā, Īsā ielā un Akmeņu ielā

galvenokārt atrodas dažādi tirdzniecības un loģistikas uzņēmumi, tādēļ šo ielu pamatfunkcija ir piekļūšana (kategorija D III).

Satiksmes un gājēju intensitātes uzskaite tika veikta Virkas ielā pie krustojuma ar Tehnikas ielu. Satiksmes intensitātes uzskaites gaitā tika fiksēta vidēji liela transporta un vidēji liela gājēju intensitāte. Esošā transportlīdzekļu vidējā diennakts intensitāte ~ 1760 trl/dnn, ar vidēji lielu smago transportlīdzekļu īpatsvaru – līdz 10%. Gājēju intensitāte – 45 gājēji/h.

Esošajā situācijā ielām ir pārsvarā asfalta segums, Īsā ielā – arī grants segums. Seguma tehniskais stāvoklis atkarībā no posma ir mainīgs, bet kopumā vērtējams kā slikts vai ļoti slikts. Asfalta segumu klāj bedres, izsvīdumi, plaisas un ielāpi, arī grants segumu klāj bedres. Brauktuves nomales ir apaugušas un tiek kavēta lietus ūdens novadīšana. Lietus ūdens novadīšanu kavē arī nepietiekams seguma virsmas šķērskritums un brauktuves malās esošie smilts un grants sanesumi.



2.attēls. Seguma stāvoklis Tehnikas ielā



3.attēls. Seguma stāvoklis Īsā ielā

Ielu brauktuves platums ir mainīgs – Virkas ielā 5,70 - 8,20 m, Tehnikas ielā 6,20 - 9,50 m, Īsā ielā ~ 6,50 m ar plašu neregulāras formas laukumu ielas galā, Lapegļu ielā 7,00 - 8,50 m un Akmeņu ielā 6,30 – 7,30 m. Pārāk liels brauktuves platums samazina satiksmes drošību, jo satiksmes dalībnieki var dažādi interpretēt joslu skaitu katrā braukšanas virzienā un trajektorijas. Palielināts brauktuves platums ir sevišķi bīstams posmos, kuros nav uzklāti horizontālie apzīmējumi un nav atsevišķi nodalītas gājējiem un velosipēdistiem paredzētās zonas.



4.attēls. Tehnikas iela Pk 1+25, esošās brauktuves platums – 9,50 m

Šobrīd gajēju ietve visā ielas garumā ir tikai Virkas ielā, pārējās ielās gājēji pārvietojas pa brauktuves malu. Abos projektētā Lapegļu ielas posma galos atrodas gājēju un velosipēdu ceļš, kurš šobrīd ir ar pārrāvumu. Arī Virkas ielā veidojas līdzīga situācija – Lapegļu ielas galā ir gājēju un velosipēdu ceļš un arī trases beigās ir rotācijas aplis, uz kuru tiek novadīta velosatiksme no Grants ielā esošā gājēju un velosipēdistu ceļa.

Esošajā situācijā ielu apgaismojums ir Virkas ielā, Tehnikas ielā un Akmeņu ielā. Īsā iela un projektētais Lapegļu ielas posms nav apgaismots, kas diennakts tumšajā laikā īpaši apdraud gājēju drošību. Akmeņu iela ir vienmērīgi apgaismota un apgaismojuma balsti ir labā tehniskā stāvoklī, bet Tehnikas ielā un Virkas ielā apgaismojums ir nevienmērīgs, Virkas ielā nav apgaismota esošā gājēju ietve.

Nobrauktuvju segumi uz īpašumiem ir sliktā tehniskā stāvoklī, ir izveidojušās bedres un plaisu tīkls, atsevišķas nobrauktuves ir bez seguma un nav paredzētas transporta slodzei. Esošajā situācijā

ielas nav aprīkotas ar pietiekamiem satiksmes organizācijas līdzekļiem. Krustojumos nav uzstādītas atbilstošās ceļa zīmes, kas ļautu nepārprotami uztvert paredzēto satiksmes organizāciju, kā arī ielu brauktuvēm nav uzklāti horizontālie apzīmējumi.

Ielas seguma virsma visā projekta teritorijā ir daļēji vai pilnīgi zaudējusi šķērskritumu, kā rezultātā nokrišņu laikā ir apgrūtināta ūdens novade no brauktuves. Ielas malā veidojas zemes sanesumu uzkrāšanās uz ceļa seguma virsmas, kas samazina seguma saķeri. Esošajā situācijā Lapegļu ielā, Tehnikas ielā un Akmeņu ielā ir vaļēja lietus ūdens atvade un ūdens tiek novadīts uz blakus esošo zaļo zonu vai esošiem grāvjiem. Virkas ielā un Tehnikas ielā ir izbūvēti lietus ūdens kanalizācijas tīkli.

3. INŽENIERRISINĀJUMI

3.1. Projekta galvenie tehniskie rādītāji

Nosaukums	**Lapegļu, Virkas, Tehnikas, Īsās un Akmeņu ielu pārbūve Kuldīgā, Kuldīgas novadā**
Trases garums	**~ 577,90 m (Virkas iela, 1.kārta)** **~ 505,00 m (Tehnikas iela, 2.kārta)** **~ 182,90 m (Īsā iela, 2.kārta)** **~ 319,40 m (Lapegļu iela, 3.kārta)** **~ 255,30 m (Akmeņu iela, 4.kārta)**
Brauktuves platums	**6,00 m, 7,00 m**
Ielu kategorija	**C III, D III**
Ielu funkcija	**Savienošanas funkcija, piekļuves funkcija**
Brauktuves segums	**Betona bruģakmens**
Projektētais ātrums	**50 km/h**
Atļautais braukšanas ātrums	**50 km/h**
Aprēķina transportlīdzeklis	**Kravas automobilis ar piekabi**
Esošā satiksmes intensitāte	**1760 trl/dnn**
Prognozētā satiksmes intensitāte (pēc 30g)	**2816 trl/dnn**
Ikgadējais satiksmes pieauguma	**2%**

koeficients	
Segas paredzētais kalpošanas laiks	**30 gadi**
Gājēju intensitāte	**45 gājēji/h**
Ietves platums	**2,00 m**
Gājēju un velosipēdu ceļa platums	**3,00 m**
Ietves segums	**Betona bruģakmens**
Gājēju un velosipēdu ceļa segums	**Betona bruģakmens**

Būvprojekta ietvaros tiek veikta ielu brauktuvju un ielām pieslēdzošos nobrauktuvju (īpašuma robežās) pārbūve, kā arī ietves un gājēju un velosipēdu ceļa izbūve.

Būvdarbu laikā nodrošināt esošo ģeodēziskā tīkla punktu aizsardzību!

3.2. Ielas plāns

Ielu trases projektētas bez lielām nobīdēm no esošiem ielu koridoriem. Visas ielas veidotas ar brauktuves platumu 7,00 m (braukšanas joslas platums – 3,50 m), izņemot Virkas ielas posmu aiz krustojuma ar Akmeņu ielu. Ņemot vēra, ka šajā posmā kravas automobiļiem braukt ir aizliegts, brauktuvei paredzēts 6,00 m platums, kurš pirms trases beigās esošā rotācijas apļa tiek sašaurināts līdz 5,00 m. Sašaurinājums tiek paredzēts, jo esošās apbūves dēļ bez sašaurinājuma nebūtu iespējams paredzēt kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu.

Brauktuves malu stūru noapaļojumi krustojumos veidoti ar pēc iespējas lielākiem riņķa lokiem un groza līknēm, kas nodrošina iespēju smagajiem transportlīdzekļiem vieglāk veikt nogriešanās manevrus.

Par aprēķina transportlīdzekli ir pieņemts kravas automobilis ar piekabi, kas perspektīvi vairāk varētu izmantot projektētās ielas, jo blakus atrodas lieli tirdzniecības un loģistikas uzņēmumi.

Balstoties uz vēsturisko vidējo satiksmes intensitātes pieaugumu, ielai noteikts perspektīvais ikgadējais satiksmes intensitātes pieaugums – 2%. Segas aprēķina kalpošanas laiks paredzēts 30 gadi.

Projektā paredzēts veidot tipveida nobrauktuves ar betona bruģakmens segumu. Nobrauktuves tiek pielaistas esošiem platumiem un augstumiem, bet ne šaurākas par 3,00 m, lai nodrošinātu ērtu piekļūšanu īpašumiem. Nobrauktuves izbūvējamas vienā līmenī ar ietvēm.

Tehnikas ielā un Akmeņu ielā ir paredzēta gājēju ietve ar platumu 2,00 m, Virkas ielā aiz krustojuma ar Akmeņu ielu – kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš ar platumu 2,25 – 2,50 m, bet Lapegļu ielā un Virkas ielā līdz krustojumam ar Akmeņu ielu – gājēju un velosipēdu ceļš ar platumu 3,00. Gājēju un velosipēdu ceļa platums izvēlēts atbilstoši Projektēšanas uzdevumam un ņemot vērā, ka šāds platums (3,00 m) ir izbūvēts daudzviet Kuldīgas pilsētā, tajā skaitā arī posmā pirms Lapegļu ielas.

Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt arī labiekārtotas atpūtas vietas, kurās izvietoti soliņi, velosipēdu novietnes un atkritumu urnas. Atpūtas vietu novietojums izvēlēts tā, lai tas būtu stratēģiski izdevīgā vai ainaviskā vietā.

Lai neapgrūtinātu redzamību un neapdraudētu satiksmes drošību, tiek likvidēti esošie krūmi, kas atrodas projektēto ielu brauktuves zonā vai tās tuvumā. Pirms dekoratīvu krūmu nociršanas piedāvāt tos izraktā veidā atdot blakus esošo īpašumu īpašniekiem. Kokiem, kuri aug brauktuves malā, bet šī projekta ietvaros nav paredzēta to nociršanu, veikt redzamību un satiksmes drošību apdraudošo zaru zāģēšanu.

Paredzēts atjaunot zaļo zonu ~1,50 m platumā abās ielas pusēs.

3.3. Vertikālais plāns

Ielu garenprofils veidots aptverošs, tas projektēts gan uzbērumā gan nelielā ierakumā.

Esošajam ielas garenprofilam garenkritumi svārstās no ļoti lēzena līdz stāvam, tādēļ garenprofilu paredzēts pārprojektēt, nodrošinot nepieciešamos garenkritumus ūdens atvadei un vienlaikus pieslēdzoties ielai apkārt esošajiem īpašumiem, ievērtējot standarta LVS 190-1 rekomendācijas. Minimālais teknes garenkritums pieņemts ne mazāks par 0,4%.

Garenprofils ir ar kāpumiem un kritumiem, kā arī atsevišķās vietās līdzens, tādēļ atsevišķos ielas posmos labākai ūdens notecei būvniecības gaitā var tikt precizētas tekņu augstuma atzīmes, tās koriģējot atbilstoši apkārtējā reljefa augstumiem, pirms tam dotās izmaiņas saskaņojot ar autoruzraugu.

Vertikālo plānu skatīt rasējumu lapās TS-CD-1, garenprofilu skatīt rasējumu lapās TS-CD-2.

Rokot ierakumu, neaizskart ierakuma zonā esošās pazemes inženierkomunikācijas!

3.4. Ceļa klātne un segas konstrukcija

Ielas šķērsprofila parametri projektēti saskaņā LVS 190–2:2007 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili".

Drenējošās kārtas kopējam deformācijas modulim jābūt Ev2 ≥ 60MPa. Kopējam deformācijas modulim uz nesaistītu minerālmateriālu pamata nesošās kārtas jābūt Ev2 ≥ 150 MPa. Ja ceļu segas aprēķinā norādītas augstākas Ev2 vērtības, tad attiecīgajā posmā tās ir jānodrošina. Zemes klātni paredzēts pastiprināt ar minerālmateriāla maisījumu 0/45 un reciklētu asfaltu 30% apjomā. Kopējam deformācijas modulim pēc klātnes pastiprināšanas uz virsmas jābūt Ev2 ≥ 45 MPa. Citu segas kārtu sasniedzamos nestspējas rādītājus skatīt Tehniskajās specifikācijās.

Veicot būvbedres rakšanu, visi slāņi ar organiku tiek izrakti visā to biezumā un aizstāti ar uzbēruma grunti atbilstoši „Ceļu specifikācijas 2019".

Segas pamata kārtu rupjo minerālmateriālu stiprības klases skatīt brauktuves segas konstrukcijas aprakstā un griezumu rasējumu lapās. Izmantojamo minerālmateriālu cietībai jābūt atbilstošai „Ceļu specifikācijas 2019".

Projektētais šķērskritums ielu brauktuvēm ar betona bruģakmens segumu – 2,50% (tekņu pārliekuma posmos pietiekama garenkrituma nodrošināšanai veidots samazināts un palielināts šķērskritums). Brauktuvei visā tās garumā veidots divvirzienu vai vienvirziena šķērskritums.

Ietvēm un gājēju un velosipēdu ceļam veidots 2,50% liels vienpusējs šķērskritums brauktuves virzienā, nepieciešamības gadījumā šķērskrituma virziens mainīts, lai veiksmīgāk pieslēgtos esošajiem īpašumiem. Ietves no brauktuves atdalītas ar augstajām apmalēm 100.30.15 ar paaugstinājumu +12 cm.

<u>Brauktuves segas konstrukcija:</u>

- Betona bruģakmens, Prizma, **h=8cm;**
- Granīta izsijas (fr. 2/5 vai 2/8), **h_{vid}=3cm;**
- Granīta minerālmateriālu maisījums 0/45, LA<25, **h=10..15cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/56, NIII, **h=10..20cm;**
- Ģeorežģis
- Drenējošais slānis, **h=30..50cm;**
- Zemes klātnes pastiprināšana ar minerālmateriālu maisījumu 0/45 RA (RA 30%), **h=10cm;**

- Esošā zemes klātne, profilēta un sablīvēta.

Gājēju ietves un gājēju un velosipēdu ceļa segas konstrukcija:

- Betona bruģis, Prizma, **h=6 cm;**
- Minerālmateriālu izsiju izlīdzinošais slānis, fr. 2/5 vai 2/8mm, **h_{vid}=3 cm;**
- Minerālmateriālu maisījums 0/45, NIII, **h=15 cm;**
- Drenējošais slānis, **h=30cm;**
- Esošā zemes virsma, profilēta un sablīvēta.

Minerālmateriālu maisījuma un drenējošās kārtas biezumus katrai ielai, kā arī detalizētus griezumus skatīt TS-CD-3 rasējumu lapās.

Bruģa raksts atbilstoši "Betona bruģa seguma krāsu, rakstu salikumu un kvalitātes prasību koncepcija Kuldīgas pilsētai".

3.5. Komunikācijas

Projekta izbūves zonā atrodas esošās komunikācijas: ūdensvads, lietus ūdens kanalizācijas elementi, sadzīves kanalizācija, sakaru kanalizācija, elektroapgādes gaisvadi un kabeļi. Būvprojekta ietvaros paredzēta esošās lietus ūdens kanalizācijas, sadzīves kanalizācijas, ūdensvada un apgaismojuma pārbūve, kā arī jaunu posmu ierīkošana. Lapegļu ielā posmos ar augstu gruntsūdens līmeni zem brauktuves paredzēts izbūvēt drenāžas tīklus.

Pirms rakšanas darbu sākšanas, precizēt telekomunikāciju kanalizācijas augstuma atzīmes, lai rakšanas darbu gaitā nepārrautu esošo kanalizāciju!

Visiem aku vākiem paredzēta to apsekošana un līmeņošana, ja nepieciešams veicot kanalizācijas aku remontu un aku vāku nomaiņu pret „peldošajiem" aku vākiem, izbūvējot tos tādā augstumā, lai tie atrastos vienā līmenī ar izbūvējamo brauktuvi vai ietvi. Aku vāku maiņas un līmeņošanas vietas skatīt izbūves plāna rasējumu lapās.

Rakšanas darbi jāveic to dienestu, kuri ekspluatēs šīs komunikācijas, darbinieku klātbūtnē. Komunikāciju atšurfēšanu jāveic, rakšanas darbus veicot ar rokām. Pirms būvdarbu uzsākšanas atbildīgo dienestu klātbūtnē precizēt visu komunikāciju atrašanās vietu. Atraktās 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. Pirms bruģa ieklāšanas, teleskopiskās akas paceļ nepieciešamajā līmenī un teleskopiskās caurules apmales nostiprina, izmantojot betonu C30/37. Grunts blīvēšana ap plastmasas aku teleskopiem jāveic 20 cm biezās kārtās. Blīvēšanas laikā pastāvīgi jāseko akas vertikalitātei.

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. Pēc būvdarbu pabeigšanas akas pieņems **SIA „Kuldīgas ūdens" pārstāvis.**

Pirms būvdarbu uzsākšanas būvdarbu veicējam ir pienākums saņemt visas jaunākās izpildshēmas ūdensvada un kanalizācijas tīkliem no SIA „ Kuldīgas ūdens".

3.6. Lietus ūdens novadīšana.

Visām ielām, izņemot Lapegļu ielu, paredzēta slēgta lietus ūdens novadīšanas sistēma.

Ūdens novade no brauktuves, gājēju ietvēm un stāvvietām paredzēta ar šķērsprofila un garenprofila palīdzību, novadot to blakus esošajos grāvjos (Lapegļu ielā) vai lietus ūdens notekās (gūlijās). Brauktuvei veidojams vienpusējs vai divpusējs kritums. Gūlijas tika izvietotas garenprofila zemākajos punktos ar aprēķinu, ka uz vienu gūliju satecēs ūdens no aptuveni 300 m^2 cietā seguma.

1. kārtas ŪKT daļas būvniecību uzsākt tikai pēc 2. un 4. kārtas ŪKT daļas izbūves, lai nodrošinātu tīklu darbības nepārtrauktību!

3.7. Satiksmes organizēšana

Satiksmes organizācijai projektā paredzēts uzstādīt jaunas ceļa zīmes saskaņā ar pašlaik spēkā esošajiem standartiem. Uzstādāmo ceļa zīmju tipu un izvietojumu skatīt Plāna rasējumu lapās. Ceļa zīmes izgatavojamas un uzstādāmas atbilstoši spēkā esošām standartu LVS 77 – 1; 2; 3 versijām.

Tiek uzstāītas I izmēru grupas ceļa zīmes, ceļa zīmju atstarošanas klase - 1.

Visiem rekonstruējamajiem ielas posmiem paredzēts ar krāsu uzklāt horizontālos brauktuves apzīmējumus .

Ceļa zīmju uzstādīšanas vietas un ceļa horizontālo marķējumu uzklāšanas vietas skatīt satiksmes organizācijas plāna rasējuma lapās. Horizontālo apzīmējumu ģeometriskos parametrus skatīt Tehniskajās specifikācijās.

4. TERITORIJAS LABIEKĀRTOŠANA

Projekta realizācijai nepieciešams likvidēt vairākus kokus – gan mazvērtīgus, gan arī tādus, kas uzskatāmi par augstvērtīgiem un dekoratīviem, bet atrados projekta izbūves zonā un apdraud satiksmes drošību. Tiek paredzēti arī jauni apstādījumi, lai pēc projekta realizēšanas teritorijā esošie apstādījumi būtu ainaviski un satiksmes drošību neapdraudoši.

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, kā arī samazinātu enerģijas patēriņu.

Projektēto ielu zonā zemes klātnes vēja erozijas ietekmes novēršana tiek atrisināta, brauktuvi, nobrauktuves un ietves izbūvējot ar cieto segumu. Ielai piegulošajā teritorijā 1,50 m platā joslā tiek izveidots zāliens.

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

6. BŪVDARBU ORGANIZĒŠANA UN SPECIFIKĀCIJAS

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

Pirms darbu uzsākšanas ir jāuzaicina ieinteresēto organizāciju pārstāvji, lai precizētu tīklu atrašanās vietas dabā. Kabeļu aizsardzības zonā – 1m uz katru pusi no kabeļiem – rakšanas darbus ir jāveic atbilstoši pastāvošajiem Ministru kabineta noteikumiem un citām normām. Būvdarbu laikā ir jānodrošina esošo un jaunizbūvējamo tīklu aizsardzība un nostiprināšana.

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

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 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 ceļiem". Darba vietas aprīkojuma shēmām jābūt saskaņotām šajos noteikumos noteiktajā kārtībā.

Sastādīja: L. Zīdere-Šinke

Pārbaudīja: D. Dāle