

Vienības ielas rekonstrukcija (no tilta līdz Draudzības alejai), Jēkabpilī
Atbildes uz CSDD audita piezīmēm

Nr. p.k.	CSDD drošības audita piezīmes	AS „Ceļuprojekts” atbildes
1.	Atbilstoši perspektīvajai satiksmes intensitātei Vienības iela projektējama ar 2 joslām katrā virzienā.	Piekrītam, ka atbilstoši perspektīvai intensitātei ir vajadzīgas četras joslas, bet šajā darba uzdevumā tas nav paredzēts, jo ir jāatpērk zemes un pasūtītajam ir ierobežotas finanses.
2.	Precizējama lielā rotācijas apļa caurlaides spējas atbilstība perspektīvajām satiksmes intensitātēm.	
3.	Izskatāms jautājums par mazā rotācijas apļa (pie autoostas) atbilstību tuvākās nākotnes satiksmes intensitāšu prasībām. Caurlaides spējas problēma tuvākajā nākotnē var attiekties arī uz Daugavas tiltu.	VAS „Latvijas valsts ceļi” uzdevumā tiek izstrādāts skīču projekts jaunam šķērsojumam pār Daugavu Jēkabpilī, kas daļēji atslogos arī Vienības ielu un savienojošos rotācijas apļus, kā arī esošo Daugavas tiltu.
4.	Projektā minami aprēķina transportlīdzekļi arī citu krustojumu (ne tikai lielā rotācijas apļa) un pieslēgumu parametru precizēšanai.	Ir ievērtēts projekta risinājumus (skatīt paskaidrojuma rakstu).
5.	Rotācijas apļu un krustojumu izbaukšanas iespējas pārbaudāmas ar aprēķina transportlīdzekļu lekāliem.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
6.	Gan Vienības ielai, gan abiem rotācijas apļiem projektējami visu ielu pieslēgumu garenprofili (garengriezum), norādot to savienojuma veidu gan ar Vienības ielas šķērsgprofilu, gan ar rotācijas apļu šķērsgprofiliem.	Projekta izbūves plānos tiks uzrādīts rotācijas apļu un pieslēgumu vertikālais plānojums.
7.	Rotācijas apļiem izstrādājami garenprofili.	Projekta izbūves plānos tiks uzrādīts rotācijas apļu vertikālais plānojums.
8.	Atrisināms jautājums par ietves pacelšanu un ūdens atvadi teritorijā, kas atrodas starp rotācijas apli un autoostu. No brauktuves atvērītajam gājēju/velosipēdu celiņam un ietvēm (arī teritorija starp esošo rotācijas apli un autoostu, kas šobrīd nav projektā iekļauta) projektējami to garenprofili, paredzot ūdens novadīšanas iespējas.	Projektēšanas uzdevums paredz esošā rotācijas apļa renovāciju, neveicot gabarīta izmaiņas, turklāt esošā ietve daļēji iesniedzās SIA "Jēkabpils autobusu parks" īpašumu robežās. Pasūtītājs nav paredzējis risināt ūdens novadīšanas problēmas šajā īpašumā.
9.	Vienpusējs Brīvības ielas un Draudzības alejas šķērsslīpums neatbilst drošas satiksmes principam.	Vienpusējs šķērsslīpums nepieciešams lietussūdeņu novadīšanai slēgtajā lietuss kanalizācijas sistēmā. Kā arī nav saprotams, kā vienpusējs šķērsslīpums pie rotācijas apļa, kur ātrums ir 20-30km/h, var ietekmēt satiksmes drošību?
10.	Lielā rotācijas apļa šķērsslīpums paredzams apļa centra virzienā. Brauktuves platums koriģējams.	Jaunais rotācijas aplis ir definējams kā rotācijas aplis ar vienas joslas gredzenveida brauktuvi, kuram šķērsslīpums paredzams apļa ārējās virzienā. Risinājumi paredz vienas joslas rotācijas apļa izveidi ar 2m platu plēstā bruģakmens paplašinājumu, 6m platu brauktuvi un 2m platu marķētu paplašinājumu apļa ārējā. Lieliem rotācijas apļiem paredz šķērslīpumu centra virzienā, lai veicinātu braukšanas dinamiku, kā rezultātā arī apļa izbaukšanas ātrumu. Mūsu gadījumā nav vēlams veicināt braukšanas ātrumu rotācijas aplī, tieši otrādi, tāpēc šķērslīpums ir vērsts uz āru.
11.	Autobusu pieturu platformas nošķiramas no ietvēm.	Kur iespējams, platformas nošķirtas no ietvēm. Daudzviet šādi risinājumi nav iespējami mazā attāluma līdz privāto īpašnieku zemēm dēļ.
12.	Pamatojoties uz standarta LVS 180-10:2007 „Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi” diagrammu 4.1., Vienības iela būtu jāparedz gājēju tuneļi (vismaz regulējamās gājēju pārejas).	Piekrītam, bet gājēju pāreja ir atstāta ar esošiem risinājumiem, jo pasūtītājam nav paredzēti līdzekļi tunelim vai arī aprīkot gājēju pāreju un krustojumu ar luksoforu, kas arī samazinās esošās ielas caurlaides spēju. Piedāvātie risinājumi jāparedz pasūtītājam perspektīvā.

13.	Precizējams jautājums par luksoforobjekta izveidi Kļavu ielas krustojumā.	Skatīt atbildi uz 12. piezīmi.
14.	Iesakām augstā uzbēruma posmā no trases sākuma arī trases labajā pusē paredzēt drošības barjeru.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
15.	Projektā uzrādāmi drošības barjeru uzstādīšanas posmi.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
16.	Dodami drošības barjeru galu noformējuma paraugi.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
17.	Mināms, kāds drošības barjerām paredzams noturēšanas līmenis.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
18.	Augstā uzbēruma zonā virs caurtekas (starp esošo rotācijas apli un Brīvības ielu) vēlams drošības un gājēju barjeras paredzēt abās ielas pusēs.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
19.	Precizējams jautājums par apgaismojuma izveidi Vienības ielā, projektētajā rotācijas aplī un gājēju pāriešanas vietās. Projekta jaunais apgaismojums uzrādīts tikai gājēju pāreju vietās.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
20.	Pirms rotācijas apliem paredzami iepriekšējie virzienu rādītāji, bet rotācijas apļos virziena rādītāji.	Esošajam rotācijas aplim paredzēti esošie virzienu rādītāji. Brīvības ielas rotācijas aplī paredzēts atkārtoti uzstādīt esošās zīmes ar ielu nosaukumiem un informācijas zīmes
21.	Projektā jāmin, kāda izmēra ceļa zīmes un kādas klases atstarojošās virsmas ceļa zīmēm paredzamas.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
22.	Projekts nepieskaras jautājumam par horizontālo apzīmējumu materiālu.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
23.	Projektā būtu jāņem vērā Latvijas riteņbraukšanas federācijas nostāja, ka zemākas saķeres un vibrācijas dēļ velosipēdu satiksmei mākslīgā bruģakmens segums nav piemērots.	Projektā nav paredzēts izdalīt atsevišķi velobraucēja zonu, bet tā būs apvienota ar gājēju plūsmu. Ietve paredzēta pilsētas centrā, tāpēc sega paredzēta no bruģakmens, kam ir estētiskāks un labāks skats par asfaltu.
24.	Dodami gājēju pāreju un gājēju pāriešanas vietu, kā arī blakus teritoriju pieslēgumu pandusu risinājumi.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
25.	Iesniegtajā projektā nav pieejami tādi Projektēšanas uzdevuma izvirzītu prasību izpildes materiāli kā ģeotehniskā izpēte, satiksmes organizācijas plāns (shēma) būvniecības periodam un Brīvības ielas izbūve 200m attālumā uz katru pusi no Vienības ielas. Prasība uz ietves (veloceliņa) neparedzēt nekādus šķēršļus, šķiet, netiks izpildīta, jo gājēju satiksmei bīstamie un vizuāli nepievilcīgie apgaismojuma stabi plānā uzrādīti vecajās vietās bez likvidēšanas pazīmēm.	Ģeotehniskās izpētes materiāli un satiksmes organizācijas plāns būvniecības periodam ir pievienots projektam. Brīvības iela šajā posmā tika rekonstruēta 2011. gadā, līdz ar to nav vajadzības paredzēt tās izbūvi 200m garā posmā. „Nepievilcīgos” apgaismojuma stabus, atbilstoši pasūtītāja norādēm, paredzēts demontēt, restaurēt un izbūvēt no jauna projektā paredzētajās vietās.
26.	Ņemot vērā, ka komunikāciju un uzskaites skapji traucē gājēju un velosipēdu pārvietošanos un grauj pilsētas vides pievilcību, tie no gājēju un velosipēdu satiksmes telpām maksimāli attālināmi.	Iespēju robežās ievērtēts projekta risinājumus.
27.	Projektā paredzētas dzeltenas krāsas lentas luksoforu, ceļa zīmju un apgaismojuma stabiem. Obligātajos apzīmējumu un ceļa zīmju standartos nav iekļautas un līdz ar to nav paredzamas.	Dzeltenas krāsas lentas uz ceļa zīmju stabiem paredzētas cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, uzlabojot vides pieejamību.
28.	Ietvēm ar bruģa segumu šķērsslīpums paredzams 3%.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.
29.	Pirms jaunā rotācijas apla Brīvības ielā iesakām paredzēt 202. zīmi „Galvenā ceļa beigas”.	Ir ievērtēts projekta risinājumus.