

PASKAIDROJUMA RAKSTS

(s k i ģ u p r o j e k t s)

1. VISPĀRĪGĀ DAĻA

Skiču projekts (SP) izstrādāts pēc Ogres novada domes pasūtījuma, pamatojoties uz Ogres novada būvvaldes izsniegtiem Plānošanas un arhitektūras uzdevumu (2013. gada 03. februārī - Nr.5-3.7/17-2013) un Ogres novada domes Projektēšanas uzdevumu, kas ir pielikums līgumam Nr. 4-7/109/2013, kā arī ņemot vērā institūciju izsniegtos tehniskos noteikumus un spēkā esošo detālplānojumu, kā arī esošo situāciju.

Kā projektēšanas izejmateriāli izmantoti:

- Esošais pasūtītāja izsniegtais topogrāfiskais plāns
- J. Dišlera 2013. gadā izpildītie ģeotehniskās izpētes materiāli;
- Izstrādātais skiču projekts TC „RIMI” izbūvei
- Tehniskie noteikumi no valsts un pašvaldības ekspluatējošām organizācijām par inženiertīklu ierīkošanu (SIA „Lattelecom”, AS „Sadales tīkli”, SIA „Mālkalne”, VA „Latvijas Valsts ceļi”, SIA „Edan elektro”, Veselības inspekcija.

Projektēšanas darbi izpildīti ievērojot Latvijas būvnormatīvus, LVS 190-1:2000 „*Ceļa trase*”, LVS 190-2:1999 „*Ceļa tehniskā klasifikācija, parametri, normālprofili*”, LVS 190-3:2009 „*Ceļu vien līmeņa mezgli*”, LVS 77:2009 „*Ceļa zīmes*”, LVS 85:2009 „*Ceļa apzīmējumi*”, *Lietošanas noteikumi*, ROAD-94 un rokasgrāmatu „*Autoceļu nestingo segu projektēšana*” (RTU 1997.), MK noteikumi Nr. 1069., MK noteikumi Nr. 446 „*Būvnoteikumi darbiem autoceļu tīklā*”, „*Autoceļu specifikācija 2012*” un citus spēkā esošos normatīvos aktus, kā arī Ogres novada domes apbūves noteikumiem.

Projektēšanas grafisko materiālu izstrādei izmantota datora programmatūra Auto CAD.

2. ESOŠAIS STĀVOKLIS

2.1. Situācijas raksturojums.

Esošā situācija tiks apskatīta virzienā no Upes prospekta uz Tīnūžu ielu.

Minētais projektējamais Parka ielas posms ir aptuveni 570m garš. Parka iela – kā reāla iela pieslēguma posmā reāli dabā neeksistē, transporta kustība šajā posmā aizliegta arī ar ceļa zīmi. Vienīgi koku aleja un zālājā iestaigāta gājēju taka iezīmē paredzamās ielas vietu. Paredzamā pieslēguma vietā pie Upes prospekta pašlaik ir organizēta iebrauktuve Kultūras centra sānpagalma autostāvvietās. Parka ielas paredzamā pieslēguma vieta pie Upes prospekta ir noteikta ar sarkanām līnijām, kas pieslēdzas pie Upes prospekta 58/122 grādu leņķī, turklāt minētais pieslēgums frontāli atrodas Kultūras centra būvapjoma priekšā un zināmā mērā ielaužas tā telpiskā struktūrā – mazinot šīs ēkas pilsētbūvniecisko nozīmību Upes prospekta kontekstā. Pieslēguma vietu būtu ieteicams novirzīt – veidojot perpendikulāru pieslēguma vietas posmu un vienlaicīgi to atvīrēt no Kultūras centra apjoma. Šādu risinājumu piedāvā arī TC „RIMI” ģenerālplāna skiču projekts. Minētā risinājuma realizēšanai būtu jāmaina sarkanās līnijas un jāveic zemes atsavināšana. Tas rakstiski ir saskaņots ar minētā zemes gabala īpašniekiem.

Paredzamās Parka ielas trasē cietais asfaltbetona segums pašreizējā situācijā parādās pie daudzdzīvokļu ēkas Parka un Ceriņu ielas krustojumā un tas pašlaik vairāk kalpo kā autostāvvietā. Projektēšanas uzdevumā nekas nav teikts par pļavas (laukuma) turpmāko izmantošanu vai kontekstu, kādā veidā tā būtu jārespektē, projektējot minēto Parka ielas posmu.

Krustojumā ar Ceriņu ielu pieslēdzas vēl Pļavas iela, kas ir izveidota kā gājēju – veloceliņš. No šī krustojuma, spriežot pēc ceļa zīmēm Parka iela ietilpst „Dzīvojamā zonā” (zīme 528) Minētās zonas darbība šai pilsētas centra iekškvartāla teritorijā ir loģiska un atbilstoša apbūves raksturam, mērogam un kustības plūsmām ko pārsvarā veido gājēji, velobraucēji un vieglais transports. Turklāt šajā ielas posmā atrodas pirmskolas izglītības iestāde un sociālā iestāde. Esošā bērnodārza autostāvvietā un galvenā ieeja teritorijā pieslēdzas tieši pie Parka ielas. Bērnodārza teritorija atrodas starp Ceriņu un Lapu ielām – šādā situācijā – gar trešo teritorijas malu esošo Parka ielu pārveidot par maģistrālo ielu būtu „ne visai loģiski”. Turklāt abi krustojumi, kas ieskauj jau minēto bērnodārzu ir neregulāras un sarežģītas

konfigurācijas, kas nekādā veidā paši par sevi jau nenodrošina transporta un cilvēku kustības drošību.

Parka ielas posms no Lapu ielas līdz Tīnūžu ielai taisns, koku ieskaus un tas pieslēdzas pie T veida krustojuma ar Tīnūžu ielu – minētais krustojums ir izbūvēts Tīnūžu ielas rekonstrukcijas ietvaros 2012. gadā – asfalta klātnes platums paredzamā pieslēguma vietā 7 metri. Esošais krustojums nav aprīkots ar luksoforu. Pieslēgums ir ar ievērojumu reljefa pacēlumu, kas šāda veida krustojumam (ja tas uzskatāms par maģistrālās ielas pieslēgums pie Tīnūžu ielas) nav vēlams. Arī pēdējais apskatāmais Parka ielas posms pat reiz atrodas „Dzīvojamās zonas” teritorijā.

Situācijas kopsavilkums.

Izvērtējot situāciju kopumā jāsecina, ka izbūvējot Parka ielu atbilstoši projektēšanas uzdevumam – kā pilsētas rajona nozīmes maģistrālo ielu „C” kategorijas – tiks būtiski mainīts iekškvartāla raksturs – tiks likvidēts „Dzīvojamās zonas” telpiskais cilvēciskais mērogs, kas neskatoties uz haotisko un nesakārtoto kustības plūsmas organizāciju ir šī rajona viena no galvenām telpiskām vērtībām. Neapšaubāmi Parka iela jāizbūvē – lai sakārtotu nekonsekvento kustības organizāciju Parka ielai pieguļošās teritorijās, bet projektētāju viedoklis ir tāds, ka nepieciešams saglabāt esošo vides mērogu un raksturu – ielu organiski tajā integrējot un palielinot gājēju un velosipēdistu īpatsvaru ielas projekta risinājumu izvēlē, paaugstinot labiekārtojuma līmeni un publiskās vides kvalitāti, nevis radot ar maģistrālo ielu saistītas problēmas centra dzīvojamās zonas iedzīvotājiem pašā pilsētas vidū. Ne velti ielas nosaukums ir „Parka” iela un nevis „Maģistrālā”. Bez tam - nepilnus simts metrus attālumā paralēli Parka ielai atrodas Meža prospekts, kas jau pilda visas „maģistrālai Parka” ielai paredzētās funkcijas – un vēl labāk - iekaitot krustojumu ar Tīnūžu ielu, kas ir regulējams ar luksoforu un nav T veida. Līdz ar to projektā piedāvātais skīču projekta variants paredz Parka ielu kā savienojosu ielu ar izteiktu gājēju un velobraucēju īpatsvaru.

2.2. Inženierģeoloģiskā un inženiertopogrāfiskā izpēte.

2013. gada jūlija mēnesī objektā Parka ielā – posmā no Upes prospekta līdz Tīnūžu ielai - sertificēta ģeotehniķa J.Dišlera vadībā objektā vairākās kārtās tika veikta trases

inženierģeotehniskā izpēte – seši urbumi, 2,4 metru kopdziļumā. Kamerālā apstrādē tika konstatēts, ka esošo uzbērumu veido smalka pārrakta smilts ar šķembām vai plastiska mālsmilts.

3. PROJEKTĒŠANAS UZSĀKŠANAI NEPIECIEŠAMIE GALVENIE IZEJAS

DATI UN TEHNISKIE RĀDĪTĀJI

- 1) Objekta nozīme – „C” kategorijas savienjoša iela, kas nodrošina divvirzienu autotransporta kustību ar drošu gājēju un velobraucēju pārvietošanos.
- 2) Objekta funkcija - infrastruktūras un inženierkomunikāciju tīklu sakārtošana.
- 3) Trases garums – 570m.
- 4) Satiksmes izkārtojums pieslēgumos – vienā līmenī.
- 5) Projektētais autotransporta kustības ātrums – $V_{pr} = 20 \text{ km/h}$.
- 6) Braucamās daļas segums – asfaltbetons 6m.
- 7) Apvienotā gājēju -veloceliņa platums – betona bruģakmens ar krāsu sadalījumu. – 3,0m vienā pusē un gājēju celiņš otrā pusē 2,0 m vai 1,5m plats, segums – betona bruģis.
- 8) Bērnudārza autostāvvietu segums - betona bruģakmens.
- 9) Sadalošā josla segums starp brauktuvi un gājēju – veloceliņu – apaļakmens bruģis/zālājs.
- 10) Sadalošā joslas platums starp brauktuvi un gājēju – veloceliņu – ne mazāk kā 1,50m.
- 11) Ielas apgaismojums ar soli ne lielāku par 30 metriem.

4. PROJEKTA RISINĀJUMS

4.1 Trase un šķērsprofili

Parka ielas projekta risinājums atbilstoši projektēšanas uzdevuma prasībām – paredz rekonstrukciju sadalīt iespējamās trīs realizācijas kārtās:

- Upes prospekts – Ceriņu iela
- Ceriņu iela – Lapu iela (ieskaitot abus krustojumus)
- Lapu iela – Tīnūžu iela (līdz Tīnūžu ielas rekonstrukcijas robežai)

Parka ielas ass sākot no Upes prospekta veidota sarkano līniju robežās, (izņemot pašu trases – sākumu, kas atšķirībā no sarkanām līnijām veidots ar nelielu perpendikulāru posmu), kas saskaņots ar minēto zemju īpašniekiem.

4.2 Nobrauktuves

Vietās, kur ietve un veloceliņš pieslēdzas pie esošām nobrauktuvēm projekta risinājums attiecīgā posmā paredz iebrauktuvēm uzstādīt jaunas betona apmales un atjaunot šķērsojamo nobrauktuvi segumu, pazeminot bortakmeni līdz 4 cm virs iebrauktuves līmeņa.

Projekts paredz saglabāt visas esošās nobrauktuves, ar esošiem pagriezienu rādiusiem ($R=3m$, $5m$), kā arī izbūvēt jaunu nobrauktuvi uz projektējamo stāvlaukumu (PK6+20). Krustojumu pagriezienu rādiusi esošie - $R=8m$, $R=5m$.

Ielas un gājēju veloceliņa projekta risinājums paredz saglabāt visas esošās nobrauktuves uz daudzdzīvokļu mājām un citām ēkām, kā arī risināt pilsētas veloceliņa tīkla savstarpējo sasaisti.

Paredzēts pārvietot bērnu dārza autostāvvietas no esošās vietas uz Pļavas un Lapu ielām.

4.3 Segu konstrukcijas

Projekts paredz demontēt visus esošos ielu segumus un izveidot pilnīgi jaunus sākot no gultnes apakšējā slāņa. Gājēju – veloceliņa seguma risinājumi paredz uz esošās vai uzbūrtās grunts ierīkot vidēji rupju smiltis ($k_f > 1m/24h$) salturīgo kārtu, vidēji rupjas smiltis drenējošo slāni, 20cm dolomīta šķembu maisījuma slāni (fr.0-45 mm). Virskārtas segumam gājēju-veloceliņam paredzēt betona bruģi 6cm biezumā.

Pirms darbu veikšanas izbūvējama lietus ūdens kanalizācija, pārceļamas lietus ūdens uztveršanas akas, nomaināmi inženierkomunikāciju vāki uz „peldošajiem” un veidojams atbilstošs ceļa profils. (skatīt vertikālo plānojumu)

Bruģēšanas un asfaltēšanas darbi jāizpilda, stingri ievērojot tehnoloģijas prasības. Sevišķi rūpīgi jā sagatavo pamats.

Visu betona izstrādājumu (apmaļu, bruģakmeņu, plātnišu un tekņu) tehniskajiem rādītājiem jābūt:

- betona klase B35;

- sala izturība F200;
- ūdens uzsūce mazāk par 5%;
- nodilumizturība 0.15 g/cm.

Ģenerālajam būvuzņēmējam darbu izpildes laikā jāveic materiālu kvalitātes pārbaudes atbilstoši „Autoceļu specifikāciju 2012” prasībām.

4.4 Lietus ūdens novadīšana

Šajā ielas projektā paredzēta slēgta tipa lietus ūdens novadīšana no ielas un piegulošajiem gruntsgabaliem. Konkrēts risinājums tiks izstrādāts tehniskā projekta līmenī.

4.5 Ūdensapgāde un kanalizācija

Šajā projektā ūdensapgāde un kanalizācijas tīkli tiks rekonstruēti atbilstoši P/A „Mālkalne” tehniskiem noteikumiem.

4.6 Ielas apgaismojums, elektroapgāde un vājstrāvas tīkli

Parka ielai visā projektējamā garuma paredzēts uzstādīt jaunu ielas apgaismojumu (demonstējot veco) ar attālumu ne lielāku par 30m.

Apzaļumošana

Paredzēts saglabāt atsevišķus kokus, kuri netraucē satiksmi un neapdraud gājēju un autotransporta drošu pārvietošanos ielas robežās . Izcērtamo koku vietā paredzēts izveidot jaunus koku stādījumus.

Koku zari un krūmi, kuri atrodas nepieļaujami tuvu brauktuvei, ietvei, veloseliņam un brauktuvei, vai traucē gājēju un velosipēdistu pārvietošanos paredzēti apzāģēšanai vai arī apzāģēt zarus līdz 2.5 m augstumam virs gājēju ietves un veloseliņa, to iepriekš saskaņojot ar Ogres novada domi.

Pēc būvdarbu pabeigšanas jāatjauno vai jāizveido no jauna zālāja klājs visās vietās, kur tas paredzēts projektā, vai arī ārpus projektā paredzamās zonas, ja tas ticis izbojāts būvniecības laikā.

Sastādīja:

I.Bebris