

Magistralinio kelio Nr. A12 Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas ruožo nuo 8,02 iki 18,75 km rekonstravimo projekto parengimui preliminarios esminės sąlygos:

Pervaža yra valstybinės reikšmės magistralinėje linijoje Šiauliai–Joniškis–LR/LV 41+091 km tarpstotyje Meškuičiai–Joniškis per vienkelį geležinkelio kelią. Pervaža yra reguliuojama III-ios kategorijos, nesergima. Nustatytas maksimalus traukinių greitis 80/80 km/h (projektinis 120/80/val). Pervaža yra įrengta susikirtime su geležinkelio A12 autokeliu mažiau nei 60 laipsnių. Traukinių intensyvumas 6 tr/parą. Pervažos plotis 21,0 m. Klojinio danga – guminės plokštės. Klojinio būklė patenkinama. Traukinio matomumas iš vairuotojo pusės iš abiejų geležinkelio pusių 400m/400m/400m/400m. Pervažoje įrengta automatinė pervažos signalizacija su papildomais baltais žiburiais. Signalizacijos sistema relinė (EC). Pėsčiųjų perėja su įspėjamąja signalizacija. Įrengtas apšvietimas. Modernizuotinių prioritetinių pervažų sąrašė pervaža yra 120 vietoje. Pervažos modernizacijos LTG Infra iki 2030 metų neplanuoja atlikti. Numatant A12 kelius rekomenduojame atsižvelgti į žemiau nurodytas preliminarias sąlygas, o pasirinkus projektuotoją jį įpareigoti kreiptis į LTG Infra projektai@ltginfra.lt dėl prisijungimo sąlygų gavimo.

1. Rekonstruojant automobilių kelią Nr. A12 kelio pločio ties pervaža nedidinti, o rekomenduojama suvesti su pervažos klojinio danga išlaikant LR SM patvirtintose Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklėse 42. punkte nurodytą plotį. Automobilių kelio dangos turi būti suvestos su pervažos klojiniais. Neplatinant A12 kelio - pervažos klojinių keisti nereikia.
2. Jei autokelio valdytojas matytų poreikį didinti A12 kelio plotį, būtina į projekto apimtį įtraukti pervažos kapitalinio remonto darbus keičiant pervažos klojinio dangas į platesnes. Tokiu būdu LTG Infra išduotų papildomas projektavimo sąlygas užtikrinančias geležinkelio pervažos priartėjimo ruožo pokyčius ir atitinkamai pervažos signalizacijos įrenginių modernizavimą.
3. Neprojektuoti per geležinkelio kelią dviračių takų. Projektuojant sutapdintus dviračių ir pėsčiųjų taką, jį išlaikyti esamoje padėtyje ir vienoje autokelio pusėje. Atitinkamai perkelti esamus ar pakeisti naujais pėsčiųjų tako užtvarus – labirintus, užkertančius dviračių transporto priemonių važinėjimą per geležinkelį nenulipus nuo dviračio.
4. Nustatyti pėsčiųjų ir dviračių transporto priemonių dalyvių intensyvumą kertant pervažą. Jei intensyvumas tenkina esamos perėjos parametrus pėsčiųjų taką išlaikyti esamame plote ir lokacijoje, suvedant dangas į esamą pėsčiųjų tako per geležinkelį plotį. Esant poreikiui keisti tako lokaciją ar jį platinti dėl eismo dalyvių intensyvumo perkelti ar praplatinti – į projekto apimtį reikės įtraukti pervažos su perėja signalizacijos įrenginių modernizavimą pagal papildomas projektavimo sąlygas.
5. atsižvelgiant autokelio A12 statybos rūšį rekomenduojama statinio valdytojui apsvarstyti galimybę keisti automobilių kelio ašį taip, kad autokelias kirstų geležinkelį didesniu nei 60 laipsnių kampu.
6. Vykdamas statybos darbus nepažeisti esamų geležinkelio inžinerinių statinių, tinklų, ir įrenginių. Numatyti priemones apsaugančias nuo grunto išplovimo ir geležinkelių kelių apsėmimo. Projektuojant automobilių kelio lietaus nuotekų tinklus neprojektuoti vandens nuvedimo krypties geležinkelio kelių ir įrenginių link. Inžinerinius tinklus po geležinkeliu tiesti apsauginiuose dėkluose, numatant jų galų išvedimą ir šulinių su uždaromąja armatūra įrengimą už AB LTG Infra valdomo žemės sklypo ribų bei geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonos ribų. Perėjimus per geležinkelio kelius numatyti stačiu kampu ir uždaru būdu.
7. Tikslios sąlygos išduodamos projektuotojui kreipiantis į LTG Infra.