

## Warunki do projektowania w zakresie Inżynierii Ruchu,

na „Rozbudowę al. Unii Lubelskiej w Lublinie na odcinku od ronda Lubelskiego Lipca 80 do wjazdu do Tarasów Zamkowych wraz z przebudową obiektów mostowych na rzece Bystrzycy”

Podczas opracowywania dokumentacji należy przede wszystkim uwzględnić wymagania przewidziane dla drogi publicznej klasy G (główna) wg obowiązującego *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*.

Nie należy projektować sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Unii Lubelskiej z ul. Przemysławą. Należy wykonać analizę komunikacyjną sporządzoną w oparciu o aktualne pomiary natężenia ruchu uwzględniające także potrzeby dla obsługi parkingu pod zamkiem, który jest generatorem znacznego ruchu w tym obszarze.

W ramach „koncepcji” rozwiązań geometrycznych układu drogowego przedstawić co najmniej dwa warianty przebudowy skrzyżowania ulic: al. Unii Lubelskiej – ul. Przemysławą.

Projektowane rozwiązania, należy poprzeć obliczeniami przepustowości, oceną warunków ruchu i analizą efektywności.

Obsługa przyległych działek nie powinna odbywać się bezpośrednio z drogi głównej, a jedynie przez drogi serwisowe.

Wzdłuż drogi serwisowej należy wziąć pod uwagę wyznaczenie miejsc do parkowania w zatokach.

Na zakończeniu dróg serwisowych bez przejazdu należy przewidzieć obligatoryjne place do zawracania.

Należy wyznaczyć buspasy na obu jezdniach alei jako kontynuację istniejących na Unii Lubelskiej oraz ul. Fabrycznej i Drodze Męczenników Majdanka.

Na skrzyżowaniach z drogami podporządkowanymi zapewnić dodatkowe pasy do skrętu w prawo uwzględniające prognozowane natężenie ruchu lub wariantowo rozważyć zapewnienie relacji skrotnych w prawo z buspasa. Wyjazd przewidzieć bezpośrednio na pas ruchu przeznaczony do jazdy na wprost.

Obsługa stacji paliw nie powinna być traktowana jak priorytet obsługi na skrzyżowaniu.

Przystanki autobusowe należy lokalizować po dokładnej analizie potrzeb podróżujących z uwzględnieniem ich prawidłowego rozwiązania względem skrzyżowań oraz przejść dla pieszych. Ich lokalizację bądź likwidację należy zaopiniować z Zarządem Transportu Miejskiego lub wystąpić o warunki na etapie projektowania.

Należy uwzględnić potrzeby rowerzystów w zakresie prowadzenia ruchu rowerowego, w miarę możliwości oddzielonego od chodnika pasem zieleni. Ścieżka rowerowa powinna być prowadzona po obydwu stronach ulicy oraz być powiązana z innymi funkcjonującymi ścieżkami rowerowymi w tym rejonie, tak aby zapewnić bezpieczny, sprawny i dogodny układ komunikacyjny dla tej grupy użytkowników.

Należy rozważyć możliwość poprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego po wschodniej stronie obiektów mostowych z kontynuacją ścieżki rowerowej od istniejącej na ul. Droga Męczenników Majdanka.

Przejścia dla pieszych (istniejące, projektowane, likwidowane) w al. Unii Lubelskiej powinny być szczegółowo przeanalizowane z ukierunkowaniem na źródła i cele pieszego, powinny zapewniać obsługę potencjalnych przystanków autobusowych, wzajemną widoczność pieszy – pojazd i pojazd pieszy. Wspólnie z przejściami dla pieszych należy lokalizować przejazdy dla rowerzystów łączące ścieżkę rowerową zlokalizowaną po obu stronach ulicy. W przypadku lokalizacji przejścia i przejazdu na odcinku pomiędzy

skrzyżowaniami należy zastosować sygnalizację świetlną wzbudzaną przez pieszych z radarem czerwonego światła dla kierowców nie stosujących się do obowiązującego ograniczenia prędkości.

Należy przedstawić istniejącą i projektowaną organizację ruchu na odcinkach przyległych do zakresu zadania na długości co najmniej 100m.