

Wodzisław Śląski, 5 października 2020 r.

P.R.A.
14.10.2020

21/20
12.10.2020
20
12.10.2020

WKT.7121.1.113.2018

Szanowny Pan
Tomasz Wójcik
Dyrektor Powiatowego Zarządu
Dróg w Wodzisławiu Śląskim

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W WODZISŁAWIU ŚL. Z SIEDZIBĄ W SYRYNI SEKRETARIAT W PŁYŃĘŁO	
2020 -10- 12	
Nr wpływu
Ilość załącz.	3566
Podpis

Na podstawie:

- art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 110 ze zmianami),
- § 6 ust. 1 i § 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 784)

zatwierdzam

**projekt stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 5037 S
(ulica 1 Maja) w Godowie**

z następującymi uwagami:

- *znaki B-20, D-40, D-41 i E-6 posadzić na dwóch słupkach w celu uniemożliwienia odwracania,*
- *lica znaków pokryć folią odblaskową co najmniej II generacji, krawędzie tarcz usztywnić na całym obwodzie poprzez ich podwójne gięcia włącznie z narożnikami (szerokość pierwszego zagięcia od lica znaku nie mniejsza niż 10 mm, szerokość drugiego zagięcia nie mniejsza niż 5 mm) lub przez zamocowanie odpowiedniego profilu na całym obwodzie znaku.*

Zatwierdzoną organizację ruchu należy wprowadzić **do 31 grudnia 2022 r.** stosując znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).

Pouczenie

1. **Traci ważność zatwierdzenie nr WKT.7121.1.113.2018 z 19 listopada 2018 r.**
2. Niezrealizowanie projektu w wyznaczonym terminie spowoduje konieczność wystąpienia do zarządzającego ruchem o ponowne zatwierdzenie.
3. **Co najmniej na 7 dni przed wprowadzeniem organizacji ruchu jednostka wprowadzająca ma obowiązek powiadomić zarządcę drogi, organ zarządzający ruchem oraz Komendanta Powiatowego Policji w Wodzisławiu Śląski o terminie jej wprowadzenia. W przypadku braku powiadomienia w okresie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem poinformuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (§ 12 rozporządzenia).**
4. Na czynności z zakresu administracji publicznej stronom przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach. Skarga winna być wniesiona za pośrednictwem organu, którego działanie jest przedmiotem skargi. Skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia rozstrzygnięcia.

załącznik: opieczetowany projekt organizacji ruchu

Otrzymuje:

adresat
WKT aa

z up. STAROSTY
Arkadiusz Łuszczak
Naczelnik Wydziału
Komunikacji i Transportu

PROJEKT NR 18 1286-SY

Objekt : **Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ulica 1 Maja) w Godowie**

Adres budowl : ulica 1 Maja (DP 5037S) rejon kościoła
g. Godów, pow. wodzisławski, woj. śląskie

Kategoria obiektu budowlanego : XXVI,

Numery działek objętych pozwoleniem budowlanym: 677/105, 512/140, 197/10, 175/5, 1703/146 – obręb: Godów

INWESTOR: **POWIAT WODZISŁAWSKI** 44-300 Wodzisław Śl., ul. Bogumińska 2

STADIUM PROJEKTU : **PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY**

PRZEDMIOT PROJEKTU : **Poz. Sygnalizacja świetlna – część programowa i docelowa organizacja ruchu**

NAZWY I KODY CPV :

45233000-9	Roboty w zakresie, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad i dróg : - malowanie nawierzchni, - instalowanie znaków drogowych - instalowanie sygnalizacji drogowej
------------	---

**STAROSTWO POWIATOWE
WYDZIAŁ KOMUNIKACJI
I TRANSPORTU
44-300 Wodzisław Śl.
ul. Pszowska 92a**

Załącznik do *zawieszenia*
Nr *WFZ.272.5.12.2018*
z dnia *07.10.2018* Podpis *Dorota Horubala*
Główny Specjalista ds. Zarządzania Ruchem

PROJEKTANT : część programowa

- mgr inż. Antoni Kowalski

OPRACOWAŁ : część oznakowanie

- Dariusz Kowalski

NR UMOWY : **WFZ.272.5.12.2018**

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ : **str. 2. / 18 1286-SY /**

18 1286-SY

Biuro Projektowe : **BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW KOMUNIKACJI Spółka z o.o.**

Obiekt : **Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ulica 1 Maja) w Godowie.**

Poz. Sygnalizacja świetlna – część programowa i docelowa organizacja ruchu.

Spis dokumentacji		
Część opisowa :		
1	Metryka projektu	18 1286-SY
2	Spis zawartości projektu	18 1286-SY
3	Oświadczenie o kompletności opracowania	18 1286-SY
4	Opis poz. Sygnalizacja świetlna – część programowa i docelowa organizacja ruchu.	18 1286-SY
Część graficzna :		
Tom 1. Sygnalizacja - część programowa		
1	Orientacja	18 1286- SY -01
2	Inwentaryzacja	18 1286- SY -02
3	Projekt oznakowania	18 1286- SY -03
4	Numeracja elementów sterowania wraz z numeracją	18 1286- SY -04
5	Program sygnalizacji wraz z algorytmem pracy	18 1286- SY -05
Tom 2. Sygnalizacja - część elektryczno-konstrukcyjna		
1	Trasa kanalizacji kablowej i okablowania - plansza zbiorcza uzbrojenia	18 1286- SY -06
2	Schematy zasilania i monitoringu	18 1286- SY -07
3	Schemat kanalizacji kablowej	18 1278- SY -08
4	Schemat okablowania sygnalizacji	18 1286- SY -09
5	Wytyczne dla fundamentu konstrukcji wsporczych	18 1286- SY -10
6	Kompletne konstrukcje wsporcze - wytyczne ogólne	18 1286- SY -11
Projekt wykonawczy zawiera łącznie z częścią graficzną stron .		

SPIS TREŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

POZ. SYGNALIZACJA ŚWIETLNA - CZĘŚĆ PROGRAMOWA I DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU3

1. DANE OGÓLNE	3
1.1 Podstawa opracowania :	3
1.3. Materiały wyjściowe :	3
1.4. Zakres opracowania części ruchowej :	3
1.5 Lokalizacja sygnalizacji	4
2. POMIARY RUCHU	4
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	26
4. ORGANIZACJA RUCHU - STAN PROJEKTOWANY	27
4.1.1. OZNAKOWANIE - SYGNALIZATORY	27
4.1.2. SYGNALIZACJA ŚWIETLNA – PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH.	28
4.1.2.1 Układ faz	28
4.1.2.3. Wykaz grup kolizyjnych i nadzorowanych	29
4.1.2.4. Elementy detekcji	29
4.1.2.5. Dobowy i tygodniowy plan pracy	30
4.1.2.6. Poziom Swobody Ruchu	30
4.1.2.7. Termin wprowadzenia sygnalizacji świetlnej	30

B. CZĘŚĆ FORMALNO PRAWNA

2. Spis norm i wytycznych.

C. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Dokumentacja rysunkowa

A. Część opisowa

O P I S T E C H N I C Z N Y

do proj. : **Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ulica 1 Maja) w Godowie.**

POZ. SYGNALIZACJA ŚWIETLNA - część programowa i docelowa organizacja ruchu

1. DANE OGÓLNE**1.1 Podstawa opracowania :**

- Umowa WFZ.272.5.12.2018 zawarta pomiędzy: Powiatem Wodzisławskim z siedzibą przy ul. Bogumińskiej 2, 44-300 Wodzisław Śl., a Biurem Studiów i Projektów Komunikacji Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. B. Prusa 42, 40-619 Katowice.

1.2 Cel opracowania :

Opracowanie projektu sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ul. 1 Maja (w rejonie kościoła) w związku z zmianami w organizacji ruchu przyjętym i zatwierdzonymi wcześniej przez Starostę Powiatu Wodzisławskiego na przedmiotowym odcinku drogi.

1.3. Materiały wyjściowe :

- opis zamówienia sprecyzowany w zapytaniu ofertowym,
- wizja w terenie,
- ustalenia robocze podczas spotkań z Zamawiającym,
- zatwierdzony pismem WKT.7121.1.63.2018 projekt oznakowania (organizacji ruchu) dla przedmiotowego odcinka drogi stanowiący odrębne opracowanie, będący załącznikiem do SIWZ
- inwentaryzacja organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi,
- zaktualizowana mapa w tym lokalizacja wybudowanego przejścia dla pieszych objętego projektowaną sygnalizacją,
- pomiary ruchu kołowego (w dwa dni robocze)
- robocze uzgodnienie drogą mailową rozlokowania elementów sterowania ruchem i doświetlenia przejścia w tym: lokalizacji i typu konstrukcji wsporczych z uwzględnieniem własności terenu określonej na podstawie pozyskanego z zasobu geodezyjnego wciągu z pełnej bazy EGIB,
- projekt przebudowy drogi polegający na poszerzeniu chodnika wraz z korektą skarpy po południowej stronie jezdni w rejonie projektowanej sygnalizacji,
- obowiązujące normy i przepisy :
 - Załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Znaki drogowe pionowe)
 - Załącznik nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Znaki drogowe poziome)
 - Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach).
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

1.4. Zakres opracowania części ruchowej :

- opracowanie projektu wykonawczego w zakresie programu pracy sygnalizacji wzbudzanej, izolowanej na przedmiotowym przejściu dla pieszych w zakresie :
 - lokalizacja konstrukcji wsporczych dla urządzeń sterowania ruchem oraz dodatkowych opraw oświetlenia przejścia dla pieszych,
 - lokalizacja urządzeń sterowania (latarni sygnalizacji, przycisków zgłoszeniowych),
 - tabela czasów międzyzielonych,
 - układ faz wraz z algorytmem pracy i wytycznymi co do powiązań pomiędzy grupami,

- pomiar natężenia ruchu na przejściu dla pieszych w 2 dni robocze,
- ocena poziomu swobody ruchu kołowego na przejściu z sygnalizacją,

1.5 Lokalizacja sygnalizacji .

Położenie projektowanej sygnalizacji na tle układu drogowego gminy przedstawiono na rys. 18-1286-SY-01

2. POMIARY RUCHU .

Pomiary ruchu przeprowadzono w godz. 06:00 -18:00 w dniach: 18.09.2018 (wtorek), 21.09.2018 (piątek),

Pomiary przeprowadzono metodą notowania ręcznego, w interwałach 15 min. z uwzględnieniem struktury rodzajowej i kierunkowej.

Do przeliczenia pojazdów rzeczywistych na umowne przyjęto następujące współczynniki:

- samochody osobowe i dostawcze	- 1.00
- samochody ciężarowe	- 1.60
- samochody ciężarowe z przyczepą	- 2.25
- autobusy	- 1.80
- autobusy przegubowe	- 2.50
- motocykle, rowery	- 0.30

Po przeliczeniu poj. rzeczywistych na umowne określono okresy szczytowe dla całego dnia pomiarowego.

Wyniki pomiarów dla przejścia przedstawiono w postaci :

A/ wtorek 18.09.2018

- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu przedpołudniowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.1.1.**
- tabelarycznego zestawienia ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu przedpołudniowego ruchu kołowego z uwzględnieniem struktury rodzajowej - (w poj.rz / h) - **rys. 2.1.2.**
- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu popołudniowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.1.3.**
- tabelarycznego zestawienia ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu popołudniowego ruchu kołowego z uwzględnieniem struktury rodzajowej - (w poj.rz / h) - **rys. 2.1.4.**
- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla całego okresu pomiarowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.1.5.**
- tabelarycznego zestawienia ruchu na przejściu dla całego okresu pomiarowego dla ruchu kołowego z uwzględnieniem struktury rodzajowej - (w poj.rz / h) - **rys. 2.1.6.**
- wykresu zmian obciążenia przejściu ruchem kołowym i pieszych w rozbiciu na wloty oraz zmian dla poszczególnych wlotów w całym okresie pomiarowym (w poj.um / kw.) - **rys. 2.1.7.**

B/ piątek 21.09.2018

- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu przedpołudniowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.2.1.**
- tabelarycznego zestawienia ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu przedpołudniowego ruchu kołowego z uwzględnieniem struktury rodzajowej - (w poj.rz / h) - **rys. 2.2.2.**
- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu popołudniowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.2.3.**
- tabelarycznego zestawienia ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu popołudniowego ruchu kołowego z uwzględnieniem struktury rodzajowej - (w poj.rz / h) - **rys. 2.2.4.**
- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla całego okresu pomiarowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.2.5.**
- tabelarycznego zestawienia ruchu na przejściu dla całego okresu pomiarowego dla ruchu kołowego z uwzględnieniem struktury rodzajowej - (w poj.rz / h) - **rys. 2.2.6.**

-
- wykresu zmian obciążenia przejściu ruchem kołowym i pieszych w rozbiciu na wloty oraz zmian dla poszczególnych wlotów w całym okresie pomiarowym (w poj.um / kw.) - **rys. 2.2.7.**

C/ Na podstawie wyników pomiarów dokonano obliczenia średnich wartości z dwóch dni pomiarowych i na ich podstawie określono nowe godziny szczytów i odpowiadające im średnie wartości natężeń ruchu zarówno kołowego jak i pieszego.

Wyniki średnie przedstawiono w postaci

- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu przedpołudniowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.3.1.**
- wykresu strumieniowego ruchu na przejściu dla wcześniej wyliczonej godziny szczytu popołudniowego dla ruchu kołowego i pieszego - (w poj.um / h) - **rys. 2.3.3.**
- wykresu zmian obciążenia przejściu ruchem kołowym i pieszych w rozbiciu na wloty oraz zmian dla poszczególnych wlotów w całym okresie pomiarowym (w poj.um / kw.) - **rys. 2.3.3.**

A/ wtorek 18.09.2018

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

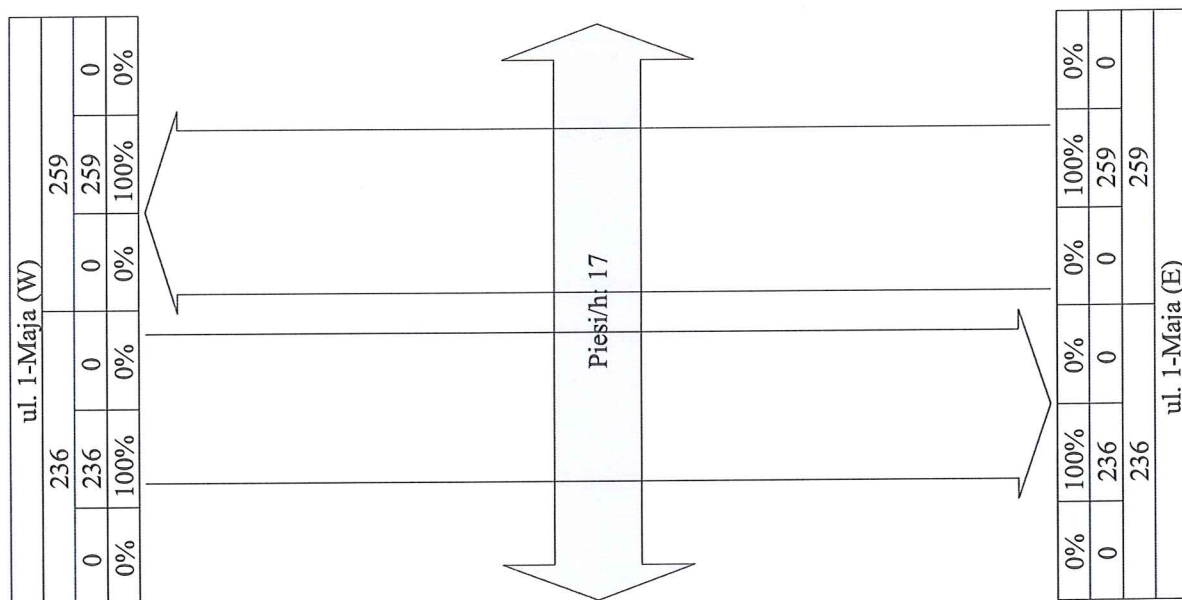
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - ul. 1-Maja (E)
ul. 1-Maja (W) -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.18 / Wtorek

GODZINA : 7:30 - 8:30

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 495



Rys. 2.1.1.

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU

SKRZYŻOWANIE : - ul. 1-Maja (E)
 ul. 1-Maja (W) -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.18 / Wtorek

GODZINA : 7:30 - 8:30

NATEŻENIE SUMARYCZNE :

- 495 (poj. umowne)
- 489 (poj. rzeczywiste)

Legenda :

- L,W,P - Lewo, Wprost, Prawo
- poj. um. - Pojazdy umowne
- poj. rz. - Pojazdy rzeczywiste
- AP - Autobus przegubowy (2,50)
- A - Autobus (1,80)
- SO - Samochód osobowy (1,00)
- SC - Samochód ciężarowy (1,60)
- SCP - Samochód ciężarowy z przyczepą (2,25)
- MR - Motocykl/Rower (0,30)

	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma
poj. rz.	0	3	444	24	1	17	489
%	0,0	0,6	90,8	4,9	0,2	3,5	100,0
poj. um.	0	5	444	38	2	5	495
%	0,0	1,1	89,7	7,8	0,5	1,0	100,0

ul. 1-Maja (W)												
W L O T												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%		
L	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0		
W	0	1	213	12	0	7	233	100,0	236	100,0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0		
suma	0	1	213	12	0	7	233	100,0	236	100,0		
%	0,0	0,4	91,4	5,2	0,0	3,0	100,0					
W Y L O T												
poj. rz.	0	2	231	12	1	10	256		259			
%	0,0	0,8	90,2	4,7	0,4	3,9	100,0					

ul. 1-Maja (E)												
W L O T												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%		
L	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0		
W	0	2	231	12	1	10	256	100,0	259	100,0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0		
suma	0	2	231	12	1	10	256	100,0	259	100,0		
%	0,0	0,8	90,2	4,7	0,4	3,9	100,0					
W Y L O T												
poj. rz.	0	1	213	12	0	7	233		236			
%	0,0	0,4	91,4	5,2	0,0	3,0	100,0					

Rys. 2.1.2.

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

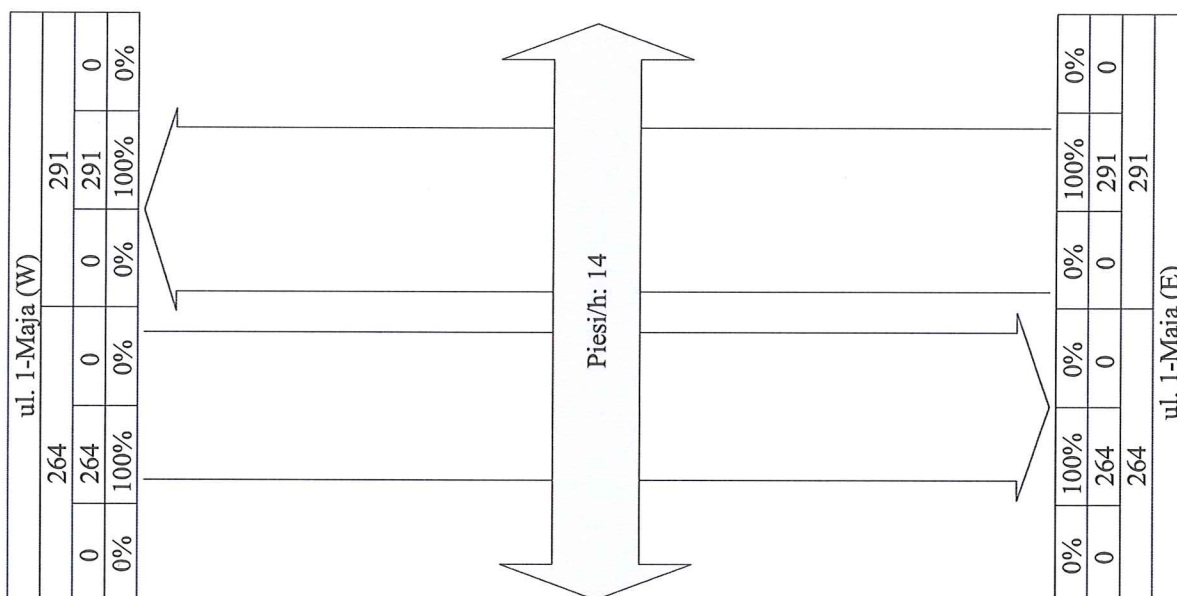
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - ul. 1-Maja (E)
 ul. 1-Maja (W) -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.18 / Wtorek

GODZINA : 14:15 - 15:15

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 555



Rys. 2.1.3.

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU

SKRZYŻOWANIE : - ul. 1-Maja (E)
 ul. 1-Maja (W) -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.18 / Wtorek
 GODZINA : 14:15 - 15:15

NATEŻENIE SUMARYCZNE :

- 555 (poj. umowne)
- 543 (poj. rzeczywiste)

Legenda :

- L,W,P - Lewo, Wprost, Prawo
- poj. um. - Pojazdy umowne
- poj. rz. - Pojazdy rzeczywiste
- AP - Autobus przegabowy (2.50)
- A - Autobus (1.80)
- SO - Samochód osobowy (1.00)
- SC - Samochód ciężarowy (1.60)
- SCP - Samochód ciężarowy z przyczepą (2.25)
- MR - Motocykl/Rower (0.30)

	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma
poj. rz.	0	7	487	30	1	18	543
%	0.0	1.3	89.7	5.5	0.2	3.3	100.0
sum. %	0	13	487	48	2	5	555
	0.0	2.3	87.7	8.6	0.4	1.0	100.0

ul. 1-Maja (W)										
WLOT										
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0.0
W	0	3	234	13	1	5	256	100.0	264	100.0
%	0.0	1.2	91.4	5.1	0.4	2.0	100.0	100.0	264	100.0
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0.0
suma	0	3	234	13	1	5	256	100.0	264	100.0
%	0.0	1.2	91.4	5.1	0.4	2.0	100.0	100.0	264	100.0
WYLOT										
poj. rz.	0	4	253	17	0	13	287		291	
%	0.0	1.4	88.2	5.9	0.0	4.5	100.0		291	

ul. 1-Maja (E)										
WLOT										
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0.0
W	0	4	253	17	0	13	287	100.0	291	100.0
%	0.0	1.4	88.2	5.9	0.0	4.5	100.0	100.0	291	100.0
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0.0
suma	0	4	253	17	0	13	287	100.0	291	100.0
%	0.0	1.4	88.2	5.9	0.0	4.5	100.0	100.0	291	100.0
WYLOT										
poj. rz.	0	3	234	13	1	5	256		264	
%	0.0	1.2	91.4	5.1	0.4	2.0	100.0		264	

Rys. 2.1.4.

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

(w pojazdach umownych)

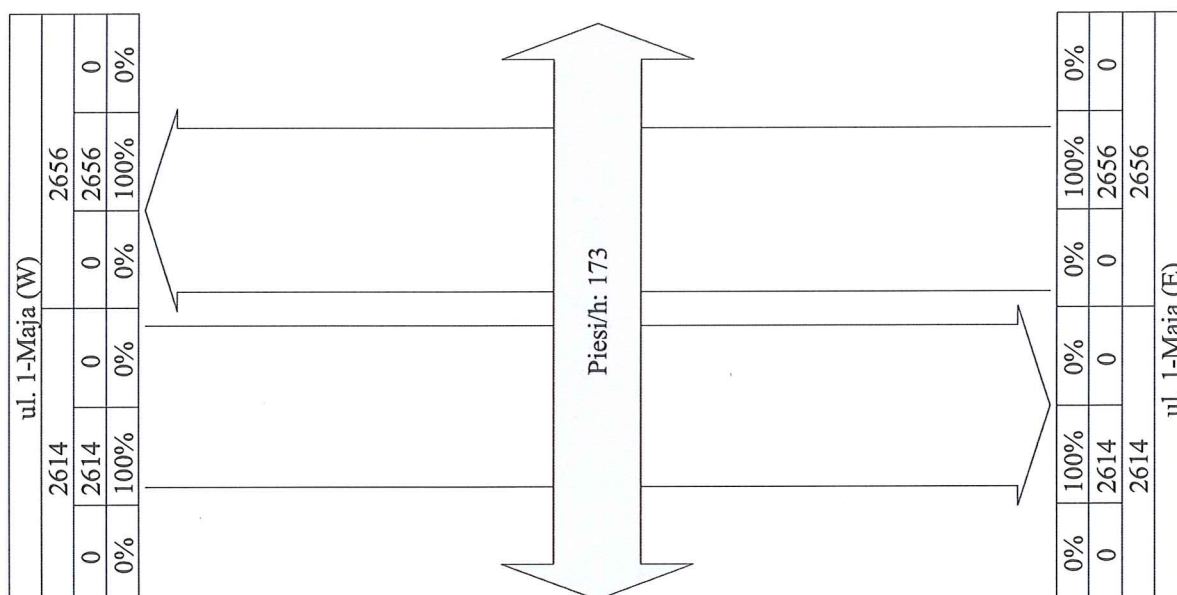
SKRZYŻOWANIE : - ul. 1-Maja (E)

ul. 1-Maja (W) -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.18 / Wtorek

GODZINA : 6:00 - 18:00

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 5270



Rys. 2.1.5.

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU

SKRZYŻOWANIE :
 - ul. 1-Maja (E)
 ul. 1-Maja (W) -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.18 / Wtorek

GODZINA : 6:00 - 18:00

NATEŻENIE SUMARYCZNE :

- 5270 (poj. umowne)
- 5235 (poj. rzeczywiste)

Legenda :

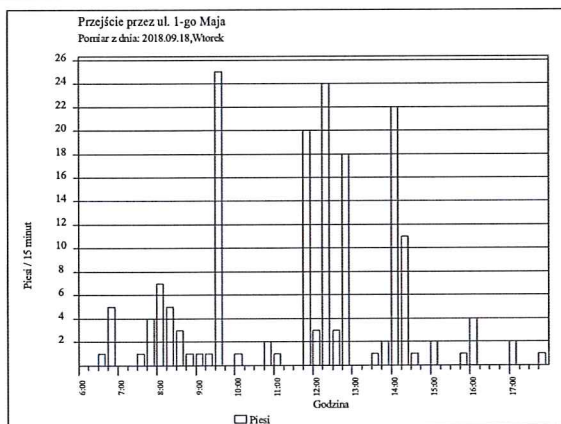
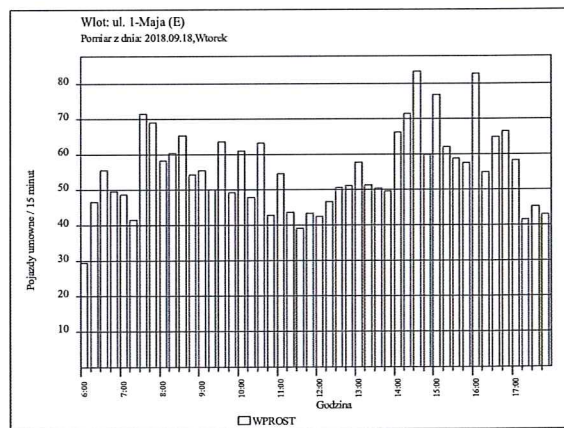
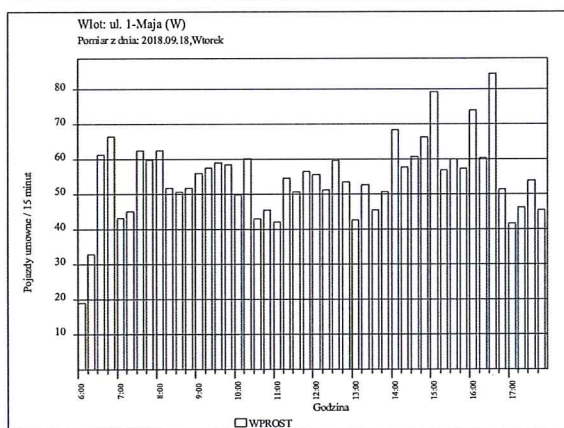
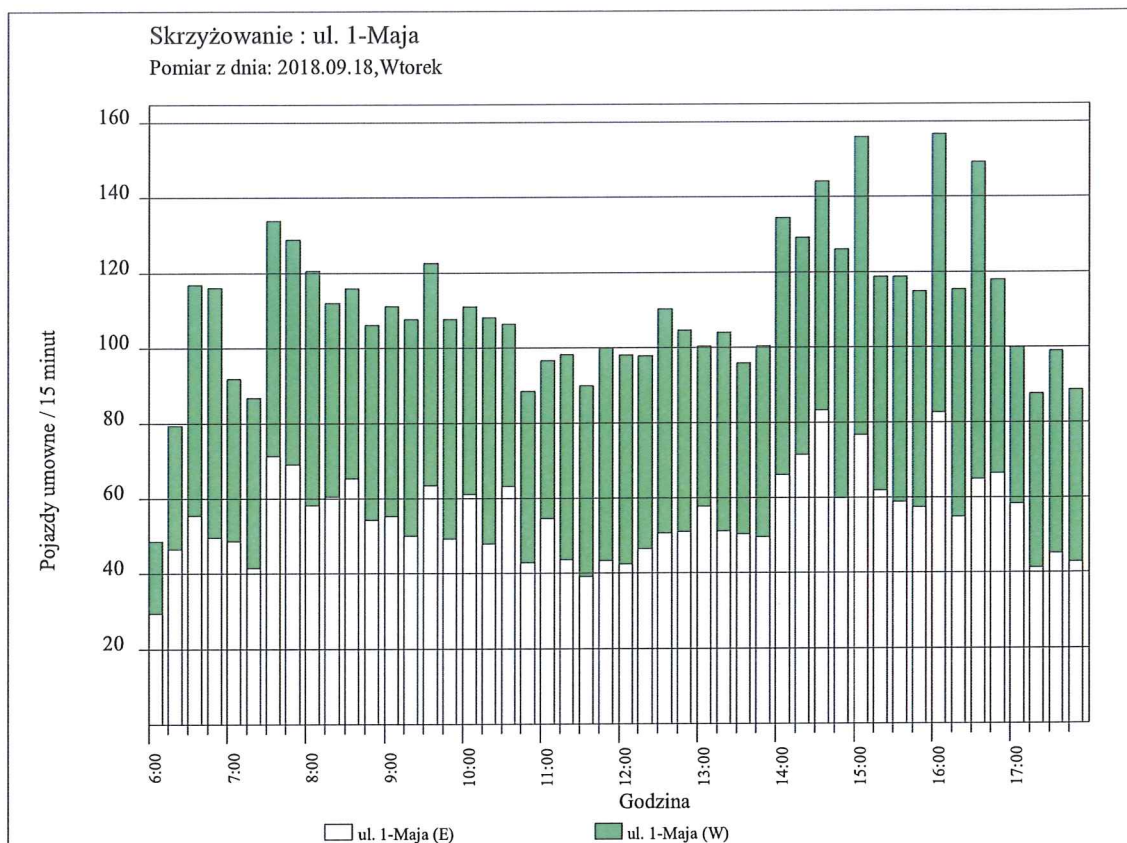
- L Wp - Lewo, Wprost, Prawo
- poj um. - Pojazdy umowne
- poj. rz. - Pojazdy rzeczywiste
- AP - Autobus przegubowy (2.50)
- A - Autobus (1.80)
- SO - Samochód osobowy (1.00)
- SC - Samochód ciężarowy (1.60)
- SCP - Samochód ciężarowy z przyczepą (2.25)
- MR - Motocykl/Rower (0.30)

	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma
P.rz.	0	50	4683	247	13	242	5235
%	0.0	1.0	89.5	4.7	0.2	4.6	100.0
P.um.	0	90	4683	395	29	73	5270
%	0.0	1.7	88.9	7.5	0.6	1.4	100.0

ul. 1-Maja (W)										
WLOT										
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
W	0	25	2320	125	5	126	2601	100.0	2614	100.0
%	0.0	1.0	89.2	4.8	0.2	4.8	100.0			
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
suma	0	25	2320	125	5	126	2601	100.0	2614	100.0
%	0.0	1.0	89.2	4.8	0.2	4.8	100.0			
WYLOT										
poj. rz.	0	25	2363	122	8	116	2634		2656	
%	0.0	0.9	89.7	4.6	0.3	4.4	100.0			

ul. 1-Maja (E)										
WLOT										
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
W	0	25	2363	122	8	116	2634	100.0	2656	100.0
%	0.0	0.9	89.7	4.6	0.3	4.4	100.0			
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
suma	0	25	2363	122	8	116	2634	100.0	2656	100.0
%	0.0	0.9	89.7	4.6	0.3	4.4	100.0			
WYLOT										
poj. rz.	0	25	2320	125	5	126	2601		2614	
%	0.0	1.0	89.2	4.8	0.2	4.8	100.0			

Rys. 2.1.6.



Rys. 2.1.7.

Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ulica 1 Maja) w Godowic.

B/ piątek 21.09.2018

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

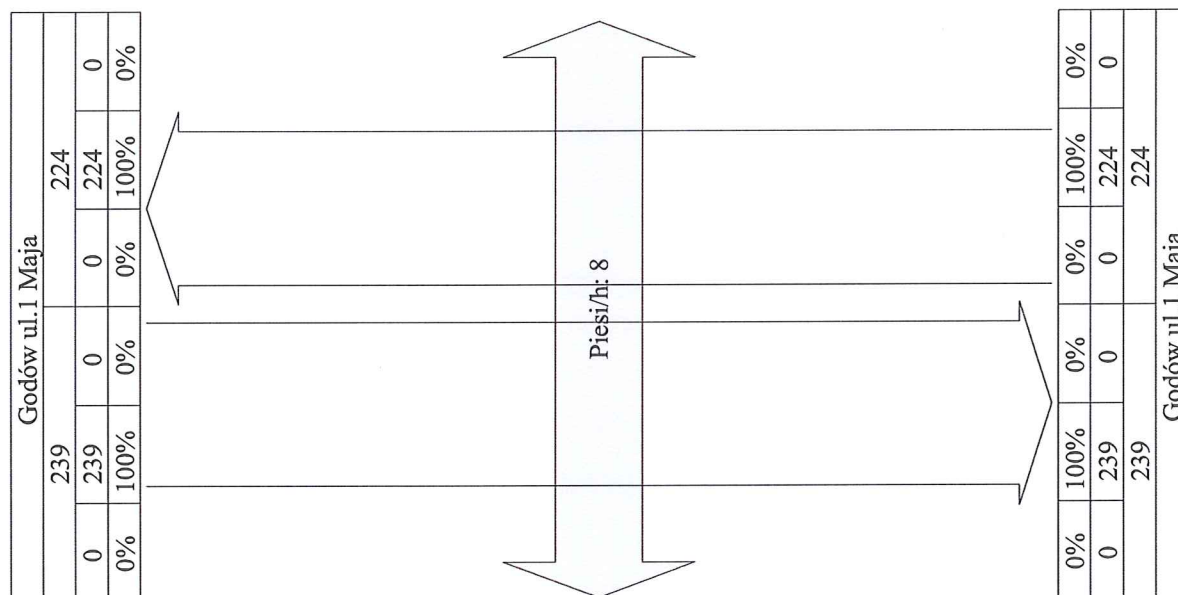
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja
Godów ul.1 Maja -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.21 / Piątek

GODZINA : 8:30 - 9:30

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 463



Rys. 2.2.1.

NATEŻNIENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja

Godów ul.1 Maja -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.21 / Piątek

GODZINA : 8:30 - 9:30

NATEŻNIENIE SUMARYCZNE :

- 463 (poj. umowne)

- 457 (poj. rzeczywiste)

Legenda :

L, WP - Lewo, Wprost, Prawo

poj. um. - Pojazdy umowne

poj. rz. - Pojazdy rzeczywiste

AP - Autobus przegubowy (2.50)

A - Autobus (1.80)

SO - Samochód osobowy (1.00)

SC - Samochód ciężarowy (1.60)

SCP - Samochód ciężarowy z przyczepą (2.25)

MR - Motocykl/Rower (0.30)

	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma
Pz.	0	6	400	24	3	24	457
%	0.0	1.3	87.5	5.3	0.7	5.3	100.0
p.um.	0	11	400	38	7	7	463
%	0.0	2.3	86.4	8.3	1.5	1.6	100.0

Godów ul.1 Maja												
W L O T												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%	W	P
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
W	0	4	204	12	2	13	235	100.0	239	100.0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
suma	0	4	204	12	2	13	235	100.0	239	100.0		
%	0.0	1.7	86.8	5.1	0.9	5.5	100.0					
W Y L O T												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%	W	P
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
W	0	2	196	12	1	11	222	100.0	224	100.0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
suma	0	2	196	12	1	11	222	100.0	224	100.0		
%	0.0	0.9	88.3	5.4	0.5	5.0	100.0					

Godów ul.1 Maja												
W L O T												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%	W	P
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
W	0	2	196	12	1	11	222	100.0	224	100.0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
suma	0	2	196	12	1	11	222	100.0	224	100.0		
%	0.0	0.9	88.3	5.4	0.5	5.0	100.0					
W Y L O T												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%	W	P
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
W	0	4	204	12	2	13	235	100.0	239	100.0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0		
suma	0	4	204	12	2	13	235	100.0	239	100.0		
%	0.0	1.7	86.8	5.1	0.9	5.5	100.0					

Rys. 2.2.2.

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

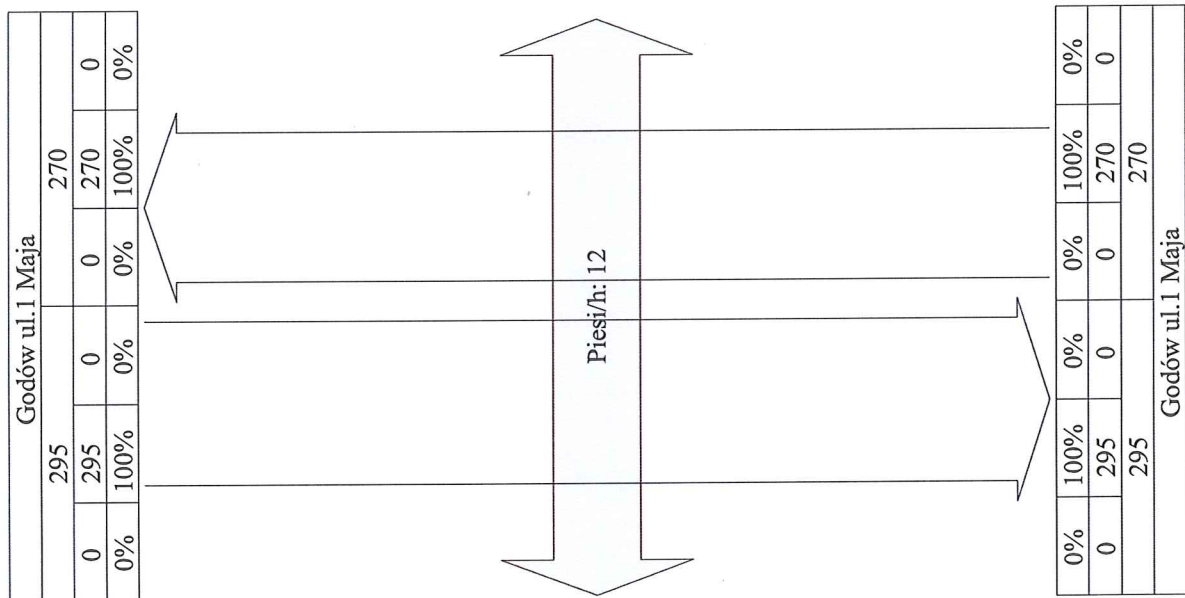
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja
 Godów ul.1 Maja -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.21 / Piątek

GODZINA : 14:30 - 15:30

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 565



Rys. 2.2.3.

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja
 Godów ul.1 Maja -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.21 / Piątek

GODZINA : 14:30 - 15:30

NATEŻENIE SUMARYCZNE :

- 565 (poj. umowne)
- 566 (poj. rzeczywiste)

Legenda :

- L, WP - Lewo, Wprost, Prawo
- poj. um. - Pojazdy umowne
- poj. rz. - Pojazdy rzeczywiste
- AP - Autobus przegubowy (2.50)
- A - Autobus (1.80)
- SO - Samochód osobowy (1.00)
- SC - Samochód ciężarowy (1.60)
- SCP - Samochód ciężarowy z przyczepą (2.25)
- MR - Motocykl/Rower (0.30)

	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma
prz.	0	10	510	18	0	28	566
%	0.0	1.8	90.1	3.2	0.0	4.9	100.0
p.um.	0	18	510	29	0	8	565
%	0.0	3.2	90.2	5.1	0.0	1.5	100.0

Godów ul.1 Maja										
WLOT										
poj. iz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma iz.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
W	0	5	269	7	0	20	301	100.0	295	100.0
P	0	1.7	89.4	2.3	0.0	6.6	100.0	0.0	0	0.0
suma	0	5	269	7	0	20	301	100.0	295	100.0
%	0.0	1.7	89.4	2.3	0.0	6.6	100.0	0.0	270	100.0
WYLOT										
poj. iz.							suma iz.	%	suma umow.	
	0	5	241	11	0	8	265	100.0	270	
%	0.0	1.9	90.9	4.2	0.0	3.0	100.0	6.6	100.0	

Godów ul.1 Maja										
WLOT										
poj. iz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma iz.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
W	0	5	241	11	0	8	265	100.0	270	100.0
P	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0.0
suma	0	5	241	11	0	8	265	100.0	270	100.0
%	0.0	1.9	90.9	4.2	0.0	3.0	100.0	6.6	100.0	
WYLOT										
poj. iz.							suma iz.	%	suma umow.	
	0	5	269	7	0	20	301	100.0	295	
%	0.0	1.7	89.4	2.3	0.0	6.6	100.0	6.6	100.0	

Rys. 2.2.4.

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

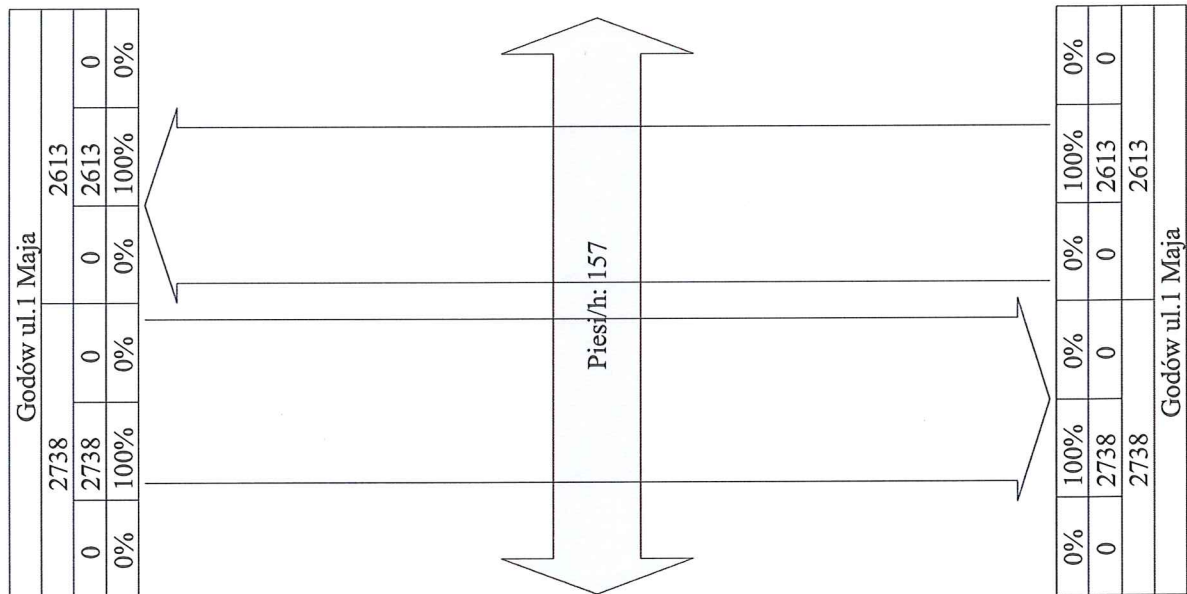
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja
 Godów ul.1 Maja -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.21 / Piątek

GODZINA : 6:00 - 18:00

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 5351



Rys. 2.2.5.

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja

Godów ul.1 Maja -

POMIAR Z DNIA : 2018.09.21 / Piątek

GODZINA : 6:00 - 18:00

NATEŻENIE SUMARYCZNE :

- 5351 (poj. umowne)

- 5375 (poj. rzeczywiste)

Legenda :

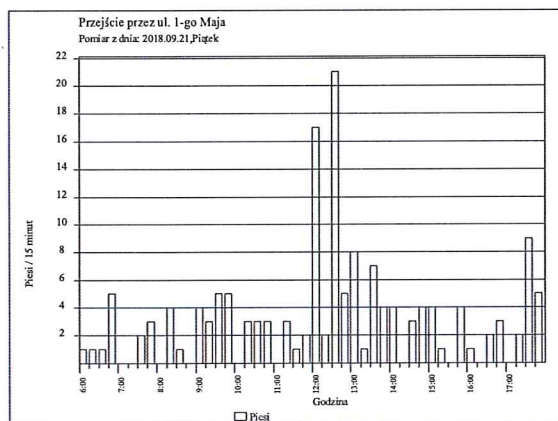
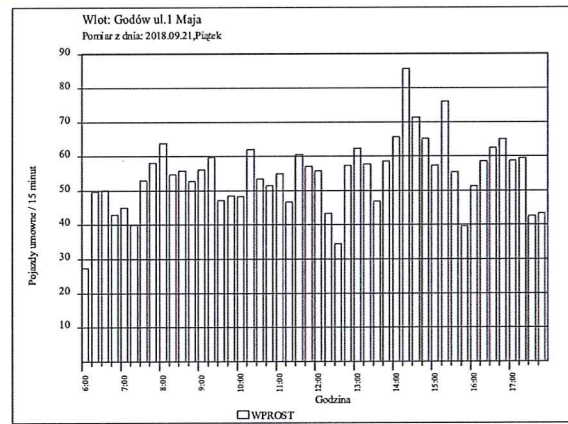
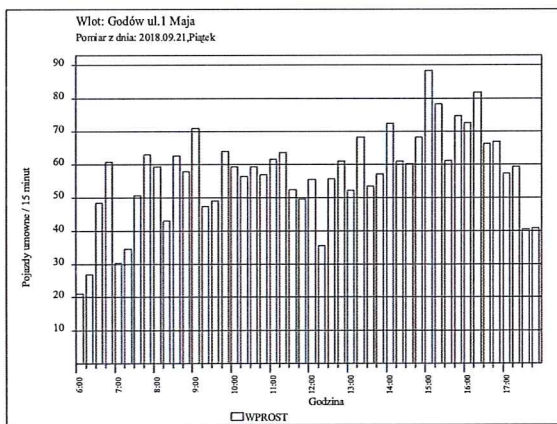
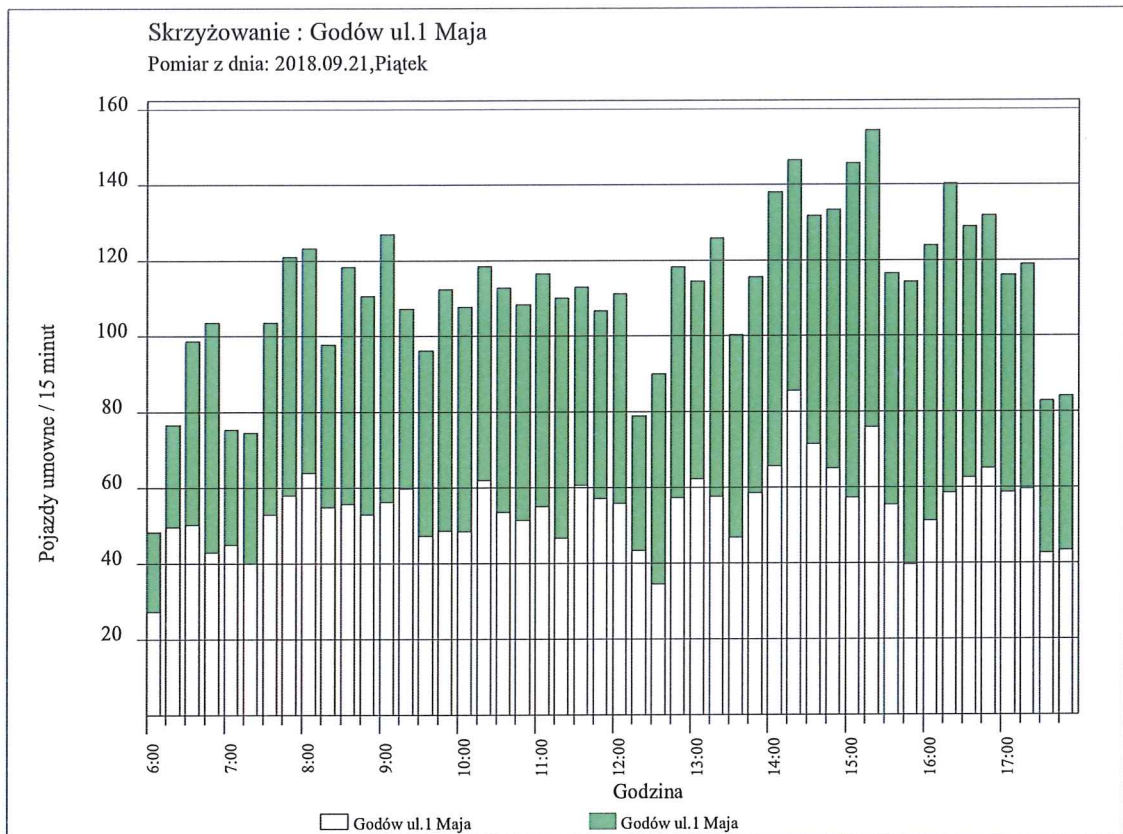
- L,Wp - Lewo, Wprost, Prawo
- poj. um. - Pojazdy umowne
- poj. rz. - Pojazdy rzeczywiste
- AP - Autobus przegubowy (2.50)
- A - Autobus (1.80)
- SO - Samochód osobowy (1,00)
- SC - Samochód ciężarowy (1,60)
- SCP - Samochód ciężarowy z przyczepą (2,25)
- MR - Motocykl/Rower (0,30)

	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma
prz.	0	50	4771	234	10	310	5375
%	0,0	0,9	88,8	4,4	0,2	5,8	100,0
p.um.	0	90	4771	374	23	93	5351
%	0,0	1,7	89,2	7,0	0,4	1,7	100,0

Godów ul.1 Maja												
WLOT												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
W	0	26	2445	113	5	180	2769	100,0	2738	100,0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0		
suma	0	26	2445	113	5	180	2769	100,0	2738	100,0		
%	0,0	0,9	88,3	4,1	0,2	6,5	100,0					
WYLOT												
poj. rz.	0	24	2326	121	5	130	2606		2613		summa umow.	
%	0,0	0,9	89,3	4,6	0,2	5,0	100,0				2738	

Godów ul.1 Maja												
WLOT												
poj. rz.	AP	A	SO	SC	SCP	MR	suma rz.	%	suma umow.	%	suma umow.	%
L	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
W	0	24	2326	121	5	130	2606	100,0	2613	100,0		
P	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0		
suma	0	24	2326	121	5	130	2606	100,0	2613	100,0		
%	0,0	0,9	89,3	4,6	0,2	5,0	100,0					
WYLOT												
poj. rz.	0	26	2445	113	5	180	2769		2738		summa umow.	
%	0,0	0,9	88,3	4,1	0,2	6,5	100,0				2738	

Rys. 2.2.6.



Rys. 2.2.7.

C/ Wartości uśrednione

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

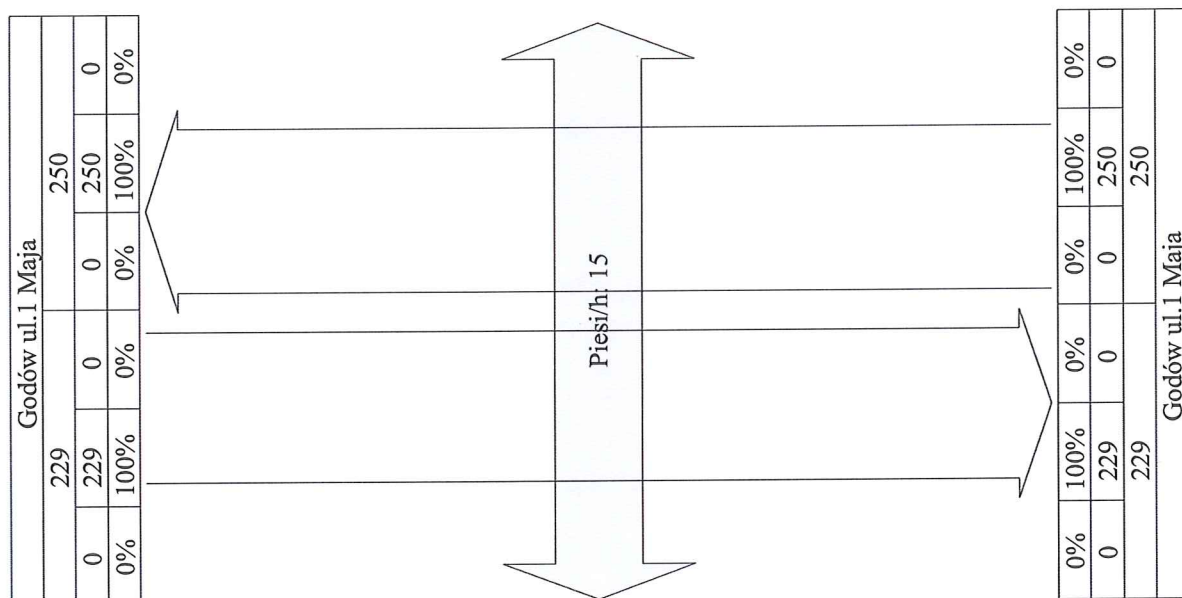
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja
 Godów ul.1 Maja -

WARTOŚCI ŚREDNIE

GODZINA : 7:30 - 8:30

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 479



Rys. 2.3.1.

WYKRES POTOKÓW NA SKRZYŻOWANIU

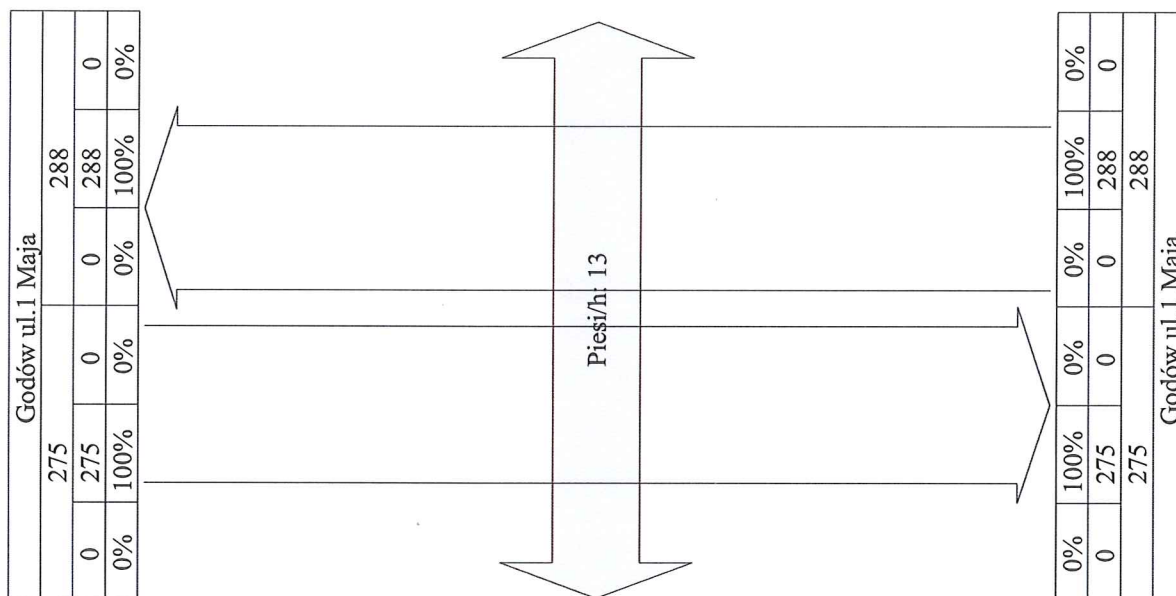
(w pojazdach umownych)

SKRZYŻOWANIE : - Godów ul.1 Maja
 Godów ul.1 Maja -

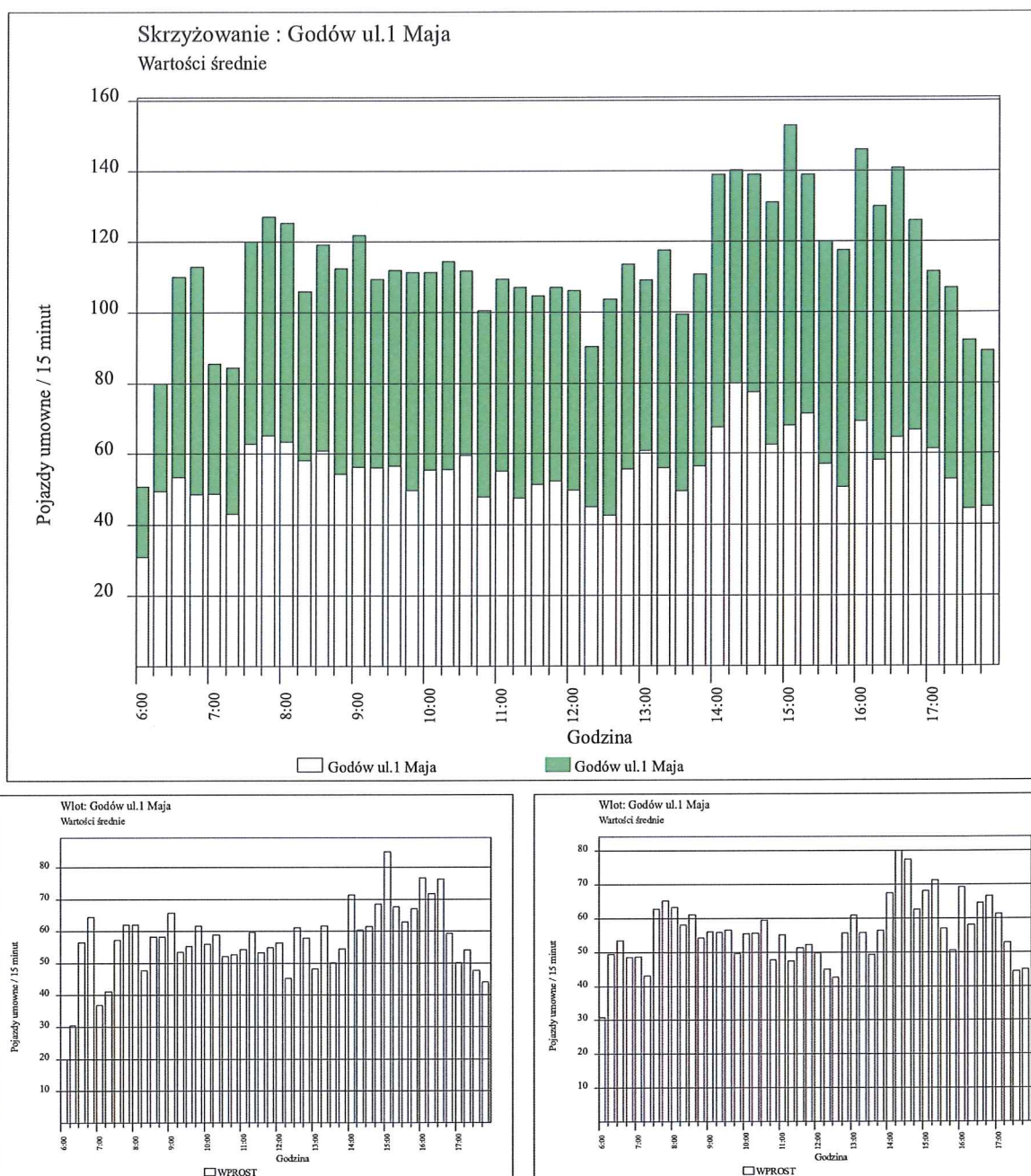
WARTOŚCI ŚREDNIE

GODZINA : 14:15 - 15:15

NATEŻENIE SUMARYCZNE : 563



Rys. 2.3.2.



Rys. 2.3.3.

Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ulica 1 Maja) w Godowie.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Inwentaryzację istniejącej organizacji ruchu w analizowanym obszarze (w rejonie przejścia objętego projektowaną sygnalizacją) przedstawiono na planszy Rys. 18-1286-SY-02

Położenie skrzyżowania – obszar zabudowany, zabudowa obustronna ekstensywna plus obiekty użyteczności publicznej, sakralne z bezpośrednimi wjazdami bramowymi na jezdnię. Analizowane przejście położone jest na głównym ciągu komunikacyjnym w Gminie Godów, na trasie łączącej Gorzycze przez Łaziska - Godów - Gólkowice z Jastrzębiem Zdrój.

Droga na przedmiotowym ciągu oraz skrzyżowaniu są jednoprzestrzenne i posiada przekrój uliczny.

Poniżej zestawiono podstawowe parametry drogi objętej przebudową

Ciągi piesze poprowadzone są :

- bezpośrednio przy jezdni, po jej obydwu stronach i mają szerokość: południowy ok. 1,7m, północny (od strony kościoła) ok. 1,9-2,0m

Przystanki autobusowe :

- w kierunku Gorzyczek - za projektowanym przejściem w odległości ok. 40m w zatoce otwartej na skrzyżowaniu z ul. Szkolną
- w kierunku Jastrzębia - przed projektowanym przejściem w odległości ok. 30m

Przejścia dla pieszych :

- obecnie wyznaczone przejście przez ul. 1 Maja jest w rejonie skrz. z ul. Szkolną, na przeciw budynku Nr 66 w którym mieści się przedszkole.
- ponadto zgodnie z zatwierdzonym pismem WKT.7121.1.63.2018 projektem organizacji ruchu wykonano obniżenia chodnika , zabudowano w chodniku kostkę integracyjną dla osób niepełnosprawnych i ustawiono znaki D6 (zasłonięte) wyznaczając przyszłą lokalizację przejścia które będzie objęte projektowaną sygnalizacją

Ciągi rowerowe :

- brak

Szerokości jezdni i nawierzchnia :

- na ul. 1 Maja wynosi ok. 6,5 -6,70m , j.asfaltowa,

Organizacja ruchu i ograniczenia :

- bezpośrednio w ciągu ul. 1 Maja brak jest ograniczeń w ruchu, dostępności, itd,
- brak jest wydzielonych pasów dla relacji skrętnych,
- obowiązujące prędkości wynikają z położenia w obszarze zabudowanym, bez dodatkowych ograniczeń prędkości,

Parkowanie:

- brak możliwości parkowania na jezdni z uwagi na oznakowanie poziome,

Oznakowanie :

- kompletne,
- stan : znaki poziome nieco wytarte, znaki pionowe w większości w stanie zadawalającym,

Z pomiarów ruchu wynika że :

- we wtorek w przekroju drogi nieco dominował w szczycie porannym i popołudniowym kierunek do Gorzyczek
- w piątek w przekroju drogi nieco dominował w szczycie porannym i popołudniowym kierunek do Jastrzębia Zdroju,
- po uśrednieniu wyników z 2 dni pomiarowych natężenia ruchu w przekroju drogi przedstawiały się następująco:
 - szczyt poranny 7:30-8:30, do Gorzyczek: 250 p.u/h, do Jastrzębia Zdr.: 229 p.u/h, pieszych; 15 osób/h
 - szczyt popołudniowy 14:15-15:15, do Gorzyczek: 288 p.u/h, do Jastrzębia Zdr.: 275 p.u/h, pieszych; 13 osób/h
 - średnio przez cały dzień, do Gorzyczek: 220 p.u/h, do Jastrzębia Zdr.: 223 p.u/h, pieszych; 14 osób/h
- jak widać z pomiarów obciążenie drogi w przekroju ruchem pojazdów jest nie wielkie i waha się od 390 p.u/h/przekrój do 563 p.u/h/przekrój przy średniej wartości 443 p.u/h/przekrój ,

- w okresie pomiarowym można wyróżnić wyraźnie godziny szczytu popołudniowego od 14:00 do 16:45, natomiast szczyt poranny jest już mniej wyraźny i nie odbiega od natężeń dla okresu między szczytowego,
- bardziej zróżnicowane są potoki pieszych których wartość w poszczególnych kwadransach waha się od zera do 25 osób/kw, przy średniej wartości 4 osób/kw

4. ORGANIZACJA RUCHU - STAN PROJEKTOWANY

Projekt zmian w organizacji ruchu zatwierdzonych pismem WKT.7121.1.63.2018 stanowił załącznik do SIWZ i jako taki nie jest przedmiotem obecnej dokumentacji poza uzupełnieniem go znakami związanymi z projektowaną sygnalizacją świetlną i będą one polegały głównie na :

- likwidacji oznakowania pionowego i poziomego związanego z przejściem w rejonie skrz. z ul. Szkolną,
- wyznaczeniu linii P-14 miejsca zatrzymania pojazdów przed przejściem z sygnalizacją, w odległości 3,5m od projektowanych sygnalizatorów umieszczonych z boku jezdni,
- usunięciu tablic z znakiem A-17 i napisem „kierowco zwolnij” w związku z: likwidacją przejścia którego dotyczyły oraz wprowadzenia sterowania ruchem na projektowanym przejściu przy pomocy sygnalizacji,
- ustanowieniu zakazu zatrzymywania i postoju znakiem B-36 przed przystankiem autobusowym w kierunku Jastrzębia Zdr. w związku z zatwierdzoną pismem WKT.7121.1.63.2018 ciągłą linią krawężniową oddzielającą asfaltowe pobocze od jezdni,
- wprowadzeniu sygnalizacji świetlnej, wzbudzonej przez pieszych sterującej ruchem na przedmiotowym przejściu.
- doświetlenie przejścia dla pieszych dodatkowymi oprawami zasilanymi niezależnie od istniejącego oświetlenia drogowego z szafy sterownika sygnalizacji,
- zabudowanie kamery podglądowej (CCTV) monitoringu sytuacji na drodze wraz z modułem do bezprzewodowej transmisji obrazu
- przebudowa chodnika po południowej stronie drogi, polegająca na jego poszerzeniu (wraz z korektą skarpy) na odcinku od schodów ażurowych w rejonie budynku Nr 63 do studni teletechnicznej w rejonie A-wego słupa sieci napowietrznej nN (w kierunku Urzędu Gminy). Chodnik zostanie poszerzony w celu zapewnienia w rejonie projektowanego słupa sygnalizacji szerokości czynne wynoszącej 1,5m (mierzonej pomiędzy zewnętrzną krawężnią słupa a obrzeżem chodnika).

Do oznakowania należy zastosować :

znaki pionowe

- znaki pionowe zaprojektowano jako odblaskowe stosując dla nich jednolite materiały zapewniające jednorodność ich czytania przez uczestników ruchu. W tym celu należy zastosować folię odblaskową II typu,
- wszystkie projektowane znaki należy zastosować z grupy wielkości – „średnie”
- tarcze znaków, stalowe, z podwójnie giętymi krawężdziami na całym obwodzie,
- znaki pionowe pojedyncze i podwójne należy umieszczać na konstrukcjach wsporczych w sposób uniemożliwiający ich przypadkowe wywrócenie, przestawienie lub obrócenie, zachowując skrajnię pionową i poziomą określoną w poniższym rozporządzeniu,

znaki poziome

- oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowsarstwowe (farby akrylowe rozpuszczalnikowe),

Kształty znaków drogowych pionowych i poziomych powinny odpowiadać warunkom podanym w Dzienniku Ustaw RP – zał. Do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. – „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”,

4.1.1. Oznakowanie - sygnalizatory

Na planszy Rys. **18-1286-SY-03** przedstawiono projektowane uzupełnienie zatwierdzonego pismem WKT.7121.1.63.2018 oznakowania o znaki wynikające z projektowanej sygnalizacji świetlnej.

Zmiany w docelowej organizacji ruchu polegają głównie na :

- główne zmiany i uzupełniania znaków opisano w pkt. 4 niniejszego opisu,
- zabudowaniu sygnalizacji w której na wlotach kołowych zastosowano sygnalizatory ogólne (S-1) D300mm zamocowane z boku jezdni na maszcie wysięgnikowym lub wolnostojącym wspólnym dla projektowanego oświetlenia przejścia, oraz nad jezdnią na belce wysięgnika, sygnalizatory nad osiá pasa ruchu którego

dotyczą. Sygnalizatory nad jezdnią należy dodatkowo wyposażyć w ekrany kontrastowe prostokątne (ażurowe)

Dla grupy pieszej zastosowano sygnalizatory S-5 D200mm mocowane z boku do masztu wysięgnikowego lub wolnostojącego słupa wspólnym dla projektowanego oświetlenia przejścia,

4.1.2. Sygnalizacja świetlna – przejście dla pieszych.

Sygnalizację zaprojektowano jako sygnalizację wzbudzaną przez pieszych, cykliczną, sterowanie fazowo-grupowe w oparciu o algorytm i tabelę czasów międzycielonych, pracująca w trybie „stałe zielone w arterii”.

Numerację i lokalizację elementów sterowania przedstawiono na Rys. **18-1286-SY-04**

Lokalizację konstrukcji wsporczych wraz z infrastrukturą sygnalizacji (w tym oprawami oświetlenia przejścia zasilanymi i sterowanymi z szafy sterownika sygnalizacji) w przekroju i planie jezdni przy uwzględnieniu uzbrojenia terenu przedstawiono na Rys. **18-1286-SY-04**. Jak wynika z uzbrojenia terenu, konieczne jest ustawienie masztu po południowej stronie przejścia w odległości 0,70m od krawędzi jezdni z uwagi na istniejącą poza chodnikiem sieć uzbrojenia w postaci: kanalizacji kablowej teletechnicznej, sieci kanalizacji sanitarnej.

UWAGA! Proponujemy przed ostatecznym ulokowaniem masztu M1 dokonania przekopu kontrolnego w celu ustalenia rzeczywistej lokalizacji sieci uzbrojenia terenu i podjęcia ostatecznej decyzji o jego lokalizacji na placu budowy w obecności przedstawiciela właściciela sieci.

Opracowano 2 programy sygnalizacji, które przedstawiono na Rys. **18-1286-SY-05** :

- program Nr 1 – zasadniczy dla dnia roboczego
- program Nr 2 - zasadniczy dla niedzieli (na okres odprowadzania Mszy w pobliskim kościele)
- program awaryjny stałoczasowy (awaria przycisków zgłoszeniowych) - należy zakodować na bazie programów Nr1 i Nr 2 przy założeniu cyklicznego wywoływania wszystkich grup na czas Gmin, z zachowaniem dobowo - tygodniowego planu pracy określonego na w/w rysunku.

4.1.2.1 Układ faz

Sygnalizacja będzie pracowała w trybie „preference” (stałe zielone w grupach arteryjnych) gdzie przy braku zgłoszeń ze strony pieszych w grupach kołowych K1, K2 wyświetlany jest stałe sygnał zielony a w grupie pieszej P3 sygnał czerwony - stan taki będziemy nazywali stanem zasadniczym.

Grupy kołowe K1, K2 wywoływane są automatycznie (programowo) po zrealizowaniu obsługi grupy pieszej P3, natomiast otwarcie grupy pieszej P3 będzie następowało wyłącznie na podstawie zarejestrowanego zgłoszenia na jednym z przycisków Pz-3.

W przypadku wystąpienia wszystkich zgłoszeń, program jest programem 2-fazowym.

Minimalny gwarantowany czas otwarcia grup K1, K2 wynosi:

- dla programu Nr 1 - Gmin=29s,
- dla programu Nr 2 - Gmin=19s

Po zrealizowaniu otwarcia grup K1, K2 na czas gwarantowany Gmin, sterownik na końcu Fazy 2 sprawdza czy zostało zarejestrowane zgłoszenie zapotrzebowania na otwarcie przejścia (grupy P3) na przyciskach zgłoszeniowych Pz-3 i jeśli:

- zgłoszenie zostało zarejestrowanej (TAK) to przechodzi on do Fazy 1 z zachowaniem zakodowanych czasów międzycielonych,
- zgłoszenie nie zostało zarejestrowane (NIE) to "zatrzymuje odliczanie cyklu" i oczekuje w pkt. "A" na zarejestrowanie zgłoszenia na przyciskach Pz-3 dalej wyświetlając sygnał zielony w grupach K1, K2 (bez odliczania cyklu),

Maksymalny czas oczekiwania pieszego na realizację zgłoszenia zapotrzebowania na otwarcie przejścia w przypadku cyklicznej pracy sygnalizacji wynosi:

- dla programu Nr 1 - 40s,
- dla programu Nr 2 - 30s

Programy sygnalizacji dla sytuacji wystąpienia wszystkich zgłoszeń, wraz z układem faz podstawowych oraz algorytmem sterowania w tym zależnościach pomiędzy grupami przedstawiono na Rys. **18-1286-SY-05**

Na wykresie paskowym programu podano wartości czasów sygnału zielonego dla każdej z grup objętych sterowaniem.

4.1.2.2. Czasy międzyzielone

Czasy międzyzielone minimalne zostały obliczone przy założeniu konieczności zapewnienia ewakuacji pojazdów za punkt kolizji fazy kończącej i rozpoczynającej w oparciu o zależność określone w Zał. Nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 3 lipca 2003 wraz z późniejszymi zmianami

Wyniki obliczeń czasów minimalnych międzyzielonych przedstawiono w **Tab. 4.1.**

Natomiast mając na uwadze geometrię trasy, udział pojazdów ciężkich w tym autobusów, oraz udział osób starszych, lub z ograniczoną sprawnością ruchową w tabeli **Tab.4.2.** przedstawiono urealnione czasy międzyzielone uwzględniające poniżej wymienione odstępstwa dotyczące prędkości.

Odstępstwem w obliczeniach czasów urealnionych jest:

- przyjęcie prędkości ewakuacji pieszych na przejściu na poziomie 1,2 m/s zamiast 1,4m/s, z uwagi na możliwość częstszego niż na innych przejściach wystąpienia na nim osób starszych lub z wadami ruchu,
- przyjęcie prędkości ewakuacji relacja na wprost na poziomie 40 km/h z uwagi na krętość drogi, parkingi, skrzyżowanie, przystanki komunikacji publicznej, które to elementy mogą obniżyć lub zaburzyć prędkość ewakuującego się pojazdu.

Przyjęte ostatecznie w programie czasy międzyzielone zamieszczono w tabeli na rysunku łącznie z programami sygnalizacji Rys. **18-1286-SY-05**

Tab. 4.1

Strumienie kolizyjne		TZ	Ewakuacja				Dojazd lotny				Dojazd zatrzymany				Tm min.
Ewakuacja	Dojazd		Se	Ve	lp	Te	Sd	Vdm	Td (lotny)	Tm lotny	Sd	a	Td (zatrzym.)	Tm zatrzym.	
K1															
K1.1	P3ab	3	7,5	13,9	10	1,3			0	5			0	5	5
K2															
K2.1	P3ab	3	7,5	13,9	10	1,3			0	5			0	5	5
P3															
P3ab	K1.1	0	7,0	1,4	0	5	3,5	16,7	1,2	4					5
P3ab	K2.1	0	7,0	1,4	0	5	3,5	16,7	1,2	4					5

Tab. 4.2

Strumienie kolizyjne		TZ	Ewakuacja				Dojazd lotny				Dojazd zatrzymany				Tm obl.
Ewakuacja	Dojazd		Se	Ve	lp	Te	Sd	Vdm	Td (lotny)	Tm lotny	Sd	a	Td (zatrzym.)	Tm zatrzym.	
K1															
K1.1	P3ab	3	7,5	11,1	10	1,6			0	5			0	5	5
K2															
K2.1	P3ab	3	7,5	11,1	10	1,6			0	5			0	5	5
P3															
P3ab	K1.1	0	7,0	1,2	0	5,8	3,5	16,7	1,2	5					6
P3ab	K2.1	0	7,0	1,2	0	5,8	3,5	16,7	1,2	5					6

4.1.2.3. Wykaz grup kolizyjnych i nadzorowanych.

Jako grupy kolizyjne należy przyjąć grupy zgodnie z tabelą czasów międzyzielonych.

Nadzorowaniem sygnałów (zielony oraz czerwony) należy objąć wszystkie grupy kołowe i piesze (kontrola prądu i napięciowa).

4.1.2.4. Elementy detekcji.

Elementami detekcji są:

- dla grup kołowych - zgodnie z decyzją Zamawiającego nie przewiduje się detektorów ruchu dla pojazdów,
- dla grup pieszych przyciski zgłoszeniowe

Lokalizację elementów detekcji przedstawiono na Rys. **18-1286-SY-04**

4.1.2.5. Dobowy i tygodniowy plan pracy .

DOBOWO - TYGODNIOWY PLAN PRACY			
Od poniedziałku do soboty :			
00:00 - 06:00	06:00 - 22:00	22:00 - 24:00	
praca w trybie ostrzegawczym	Program Nr 1, praca w trybie kolorowym	praca w trybie ostrzegawczym	
Niedziela :			
00:00 - 06:00	06:00 - 14:00	14:00 - 22:00	22:00 - 24:00
praca w trybie ostrzegawczym	Program Nr 2, praca w trybie kolorowym	Program Nr 1, praca w trybie kolorowym	praca w trybie ostrzegawczym

4.1.2.6. Poziom Swobody Ruchu

Obliczenia przepustowości wykonano dla uśrednionych potoków ruchu dla okresu szczytu popołudniowego dnia roboczego.

Ocenie warunków ruchu poddano projektowany program Nr 1 oraz Nr 2 (z uwagi na brak danych z niedzieli również obciążono go potokiem z dnia roboczego)

Wyniki obliczeń zamieszczono poniżej w **Formularzu 7**.

Wlot nr A – ul. 1 Maja (N) - od Gorzyczek

Wlot nr B – ul. 1 Maja (S) - od Jastrzębia Zdroju

Wniosek.

Jak wynika z obliczeń przepustowości oraz warunków ruchu, na przedmiotowym przejściu zarówno program Nr 1 przewidziany dla dnia roboczego i niedzieli popołudnia oraz program Nr 2 przewidziany dla niedzieli przedpołudniem zapewniają I PSR przy obciążeniu ich ruchem odpowiadającym uśrednionej godzinie szczytu popołudniowego dla dnia roboczego

4.1.2.7. Termin wprowadzenia sygnalizacji świetlnej

Przewiduje się wprowadzenie zmian w docelowej organizacji ruchu w postaci sygnalizacji świetlnej do 31.10.2020r.

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ												
ZESTAWIENIE ZBIORCZE PARAMETRÓW											FORMULARZ	7
Zamawiający:	Powiat Wodzisławski					Miejscowość:	Godów - Program Nr 1					
Wykonawca:	BSiPK A.Kowalski					Skrzyżowanie:	Przeście dla pieszych przez ul. 1 Maja w rejonie kościoła					
Projekt nadrzędny:	Sygnalizacja ul. 1 Maja	Nr pracy				Data	18.10.2018	Uwagi!	Dzień roboczy, szczyt popołudniowy			
Włot	A			B			C			D		
Obliczeniowa grupa pasów	A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	D3
Relacja	W	-	-	-	-	-	W	-	-	-	-	-
Natężenie ruchu w grupie pasów Qgr [P/h]	275						288					
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]	275						288					
Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Qsk [P/h]	563											
Natężenie nasycenia w grupie pasów Sgr [P/hz]	1851						1851					
Stopień nasycenia grupy pasów Ygr [-]	0,149						0,156					
Przepustowość grupy pasów Cgr [P/h]	1111						1111					
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]	1111						1111					
Przepustowość skrzyżowania Csk [P/h]	2172											
Stopień obciążenia grupy pasów Xgr [-]	0,248						0,259					
Stopień obciążenia wlotu Xwl [-]	0,248						0,259					
Stopień obciążenia skrzyżowania Xsk [-]	0,259											
Przepustowość praktyczna skrzyżowania Cp,sk [P/h]	1846											
Rezerwa przepustowości skrzyżowania ΔCp,sk [P/h]	1283											
Średnie straty czasu w grupie pasów dgr [s/P]	4,7						4,7					
Średnie straty czasu na wlocie dwl [s/P]	4,7						4,7					
Średnie straty czasu na skrzyżowaniu dsk [s/P]	4,7											
PSR w grupie pasów	I						I					
PSR na wlocie	I						I					
PSR na skrzyżowaniu	I											
Ekwiwalentne łączne straty czasu w grupie pasów D*gr [h/h]	0,36						0,38					
Ekwiwalentne łączne straty czasu na wlocie D*wl [h/h]	0,36						0,38					
Ekwiwalentne łączne straty czasu na skrzyżowaniu D*sk [h/h]	0,74											
Średnia kolejka pozostająca Kp [P]	0,0						0,0					
Kolejka maksymalna Km95 [P]	5,0						5,0					
Zasięg kolejki maksymalnej LK [m]	31,0						31,0					
Średnia liczba zatrzymań w grupie pasów zgr [z/P]	0,423						0,426					
Średnia liczba zatrzymań na wlocie zwl [z/P]	0,422						0,427					
Średnia liczba zatrzymań na skrzyżowaniu zsk [z/P]	0,425											
Udział pojazdów zatrzymanych w grupie pasów uzgr [-]	0,423						0,426					
Udział pojazdów zatrzymanych na wlocie uzwl [-]	0,422						0,427					
Udział pojazdów zatrzymanych na skrzyżowaniu uzsk [-]	0,425											

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA												
ZESTAWIENIE ZBIORCZE PARAMETRÓW											FORMULARZ	7
Zamawiający:	Powiat Wodzisławski					Miejscowość:	Godów - Program Nr 2					
Wykonawca:	BSiPK A.Kowalski					Skrzyżowanie:	Przejście dla pieszych przez ul. 1 Maja w rejonie kościoła					
Projekt nadrzędny:	Sygnalizacja ul. 1 Maja	Nr pracy				Data	18.10.2018	Uwagi	Niedziela, szczyt popołudniowy z dnia roboczego			
Wlot	A			B			C			D		
Obliczeniowa grupa pasów	A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	D3
Relacja	W	-	-	-	-	-	W	-	-	-	-	-
Natężenie ruchu w grupie pasów Qgr [P/h]	275						288					
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]	275						288					
Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Qsk [P/h]	563											
Natężenie nasycenia w grupie pasów Sgr [P/hz]	1851						1851					
Stopień nasycenia grupy pasów Ygr [-]	0,149						0,156					
Przepustowość grupy pasów Cgr [P/h]	740						740					
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]	740						740					
Przepustowość skrzyżowania Csk [P/h]	1447											
Stopień obciążenia grupy pasów Xgr [-]	0,372						0,389					
Stopień obciążenia wlotu Xwl [-]	0,372						0,389					
Stopień obciążenia skrzyżowania Xsk [-]	0,389											
Przepustowość praktyczna skrzyżowania Cp,sk [P/h]	1230											
Rezerwa przepustowości skrzyżowania ΔCp,sk [P/h]	667											
Średnie straty czasu w grupie pasów dgr [s/P]	10,6						10,7					
Średnie straty czasu na wlocie dwl [s/P]	10,6						10,7					
Średnie straty czasu na skrzyżowaniu dsk [s/P]	10,7											
PSR w grupie pasów	I						I					
PSR na wlocie	I						I					
PSR na skrzyżowaniu	I											
Ekwiwalentne łączne straty czasu w grupie pasów D*gr [h/h]	0,81						0,86					
Ekwiwalentne łączne straty czasu na wlocie D*wl [h/h]	0,81						0,86					
Ekwiwalentne łączne straty czasu na skrzyżowaniu D*sk [h/h]	1,67											
Średnia kolejka pozostająca Kp [P]	0,0						0,0					
Kolejka maksymalna Km95 [P]	6,0						7,0					
Zasięg kolejki maksymalnej LK [m]	38,0						44,0					
Średnia liczba zatrzymań w grupie pasów zgr [z/P]	0,634						0,640					
Średnia liczba zatrzymań na wlocie zwl [z/P]	0,633						0,639					
Średnia liczba zatrzymań na skrzyżowaniu zsk [z/P]	0,636											
Udział pojazdów zatrzymanych w grupie pasów uzgr [-]	0,634						0,640					
Udział pojazdów zatrzymanych na wlocie uzwl [-]	0,633						0,639					
Udział pojazdów zatrzymanych na skrzyżowaniu uzsk [-]	0,636											

B. Część formalno prawna

2. Spis norm i wytycznych:

A/ Instrukcje

1. Załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Znaki drogowe pionowe)
2. Załącznik nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Znaki drogowe poziome)
3. Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach).
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

B/ Wykaz uzgodnień :

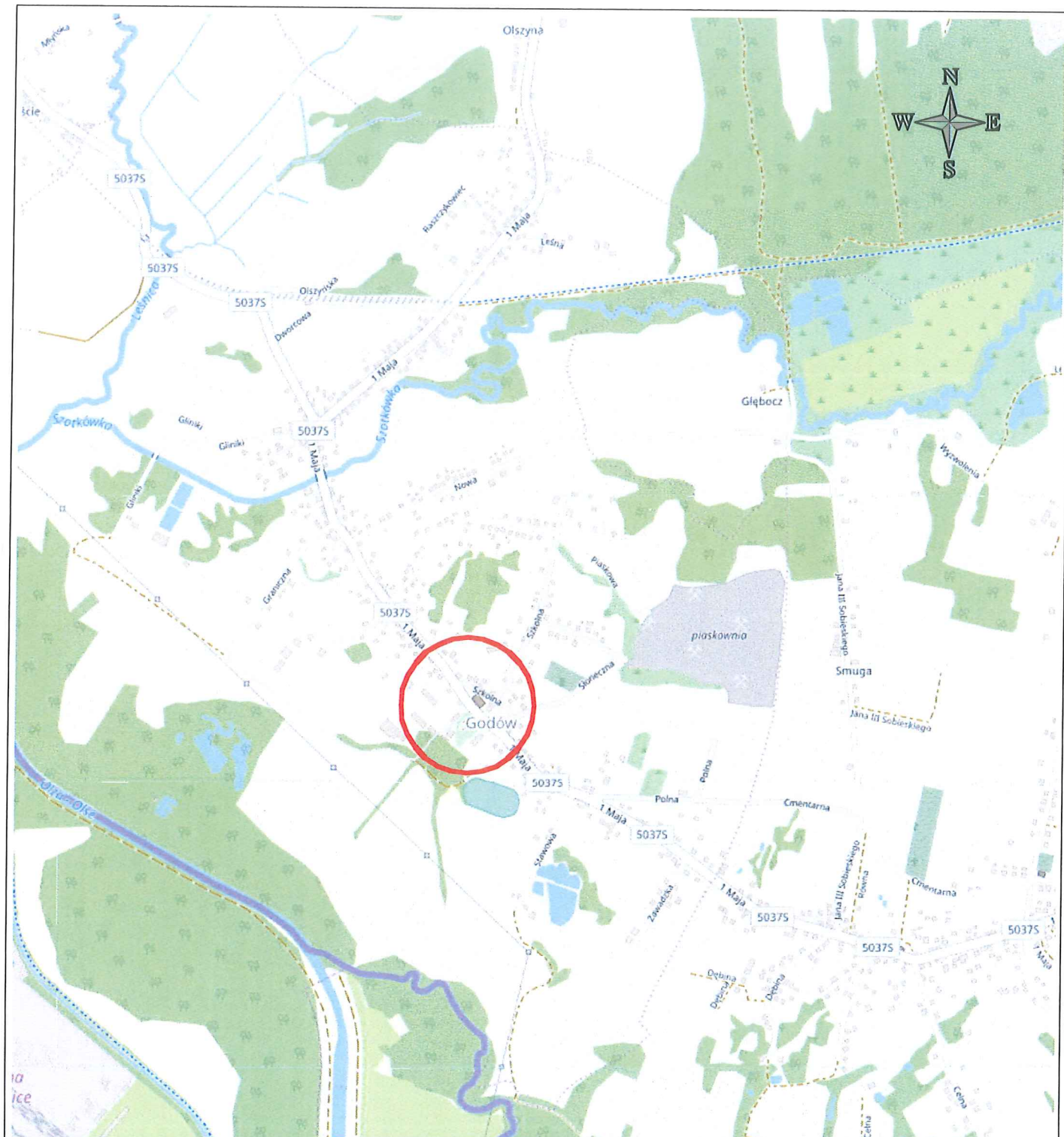
1. Powiatowy Zarząd Dróg w Wodzisławiu Śląskim - opinia stałej organizacji ruchu – pismo ZU.4210.120.2018 z dn. 08.11.2018r.
2. Starosta Wodzisławski – **zatwierdzenie** stałej organizacji ruchu – pismo WKT.7121.1.113.2018 z dn. 19.11.2018r.

C. Część graficzna

Spis dokumentacji rysunkowej :

Lp.	Nr rysunku	Liczba arkuszy	Tytuł rysunku
-----	------------	----------------	---------------

Tom 1. Sygnalizacja - część programowa i docelowa organizacja ruchu			
1	18 1286-SY-01	1	Orientacja
2	18 1286-SY-02	1	Inwentaryzacja
3	18 1286-SY-03	1	Projekt oznakowania
4	18 1286-SY-04	1	Numeracja elementów oznakowania
3	18 1286-SY-05	1	Program sygnalizacji wraz z algorytmem pracy



**BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW
KOMUNIKACJI Spółka z o.o.**

40-619 KATOWICE, ul. Bolesława Prusa 42

☎ 202-79-80, 202-77-81, 808-84-71 fax: 208-13-20

✉ bsipk@bsipk.katowice.pl

Tytuł opracowania:

Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych
w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ul. 1-go Maja) w Godowie.

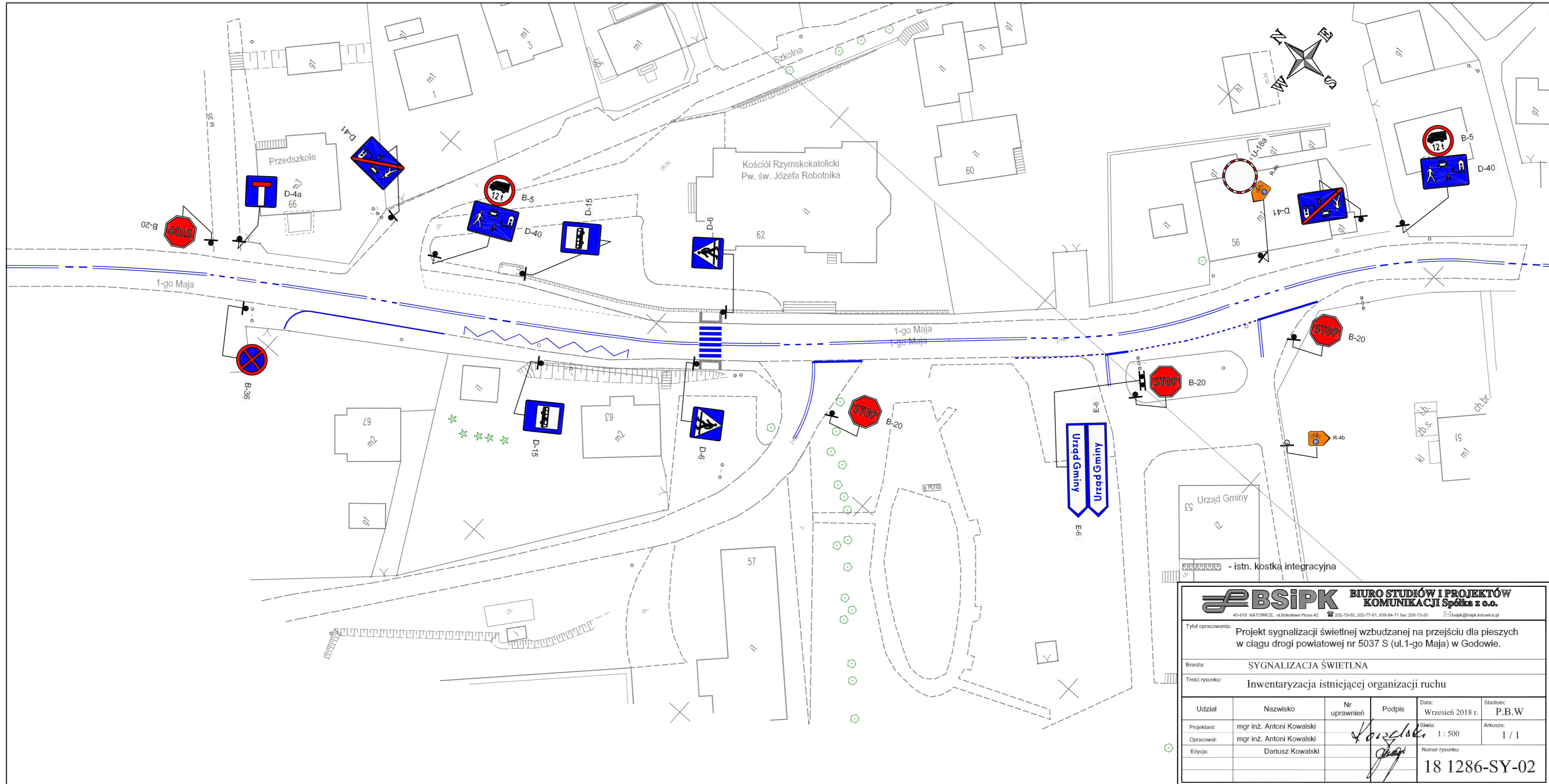
Branża:

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

Treść rysunku:

ORIENTACJA

Udział	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data:	Stadium:
Projektant:	mgr inż. Antoni Kowalski		<i>[Signature]</i>	Wrzesień 2018 r.	P.B.W
Opracował:	mgr inż. Antoni Kowalski		<i>[Signature]</i>	Skala: 1:15 000	Arkuś: 1 / 1
Edycja:	Dariusz Kowalski		<i>[Signature]</i>	Numer rysunku:	
				18 1286-SY-01	



BSiPK BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW KOMUNIKACJI Spółka z o.o.
 43-619 KATOWICE, ul. Bokserska Prusa 42 ☎ 202-79-60, 202-77-61, 608-84-71 fax: 206-13-20 ✉ bsi@bsi.katowice.pl

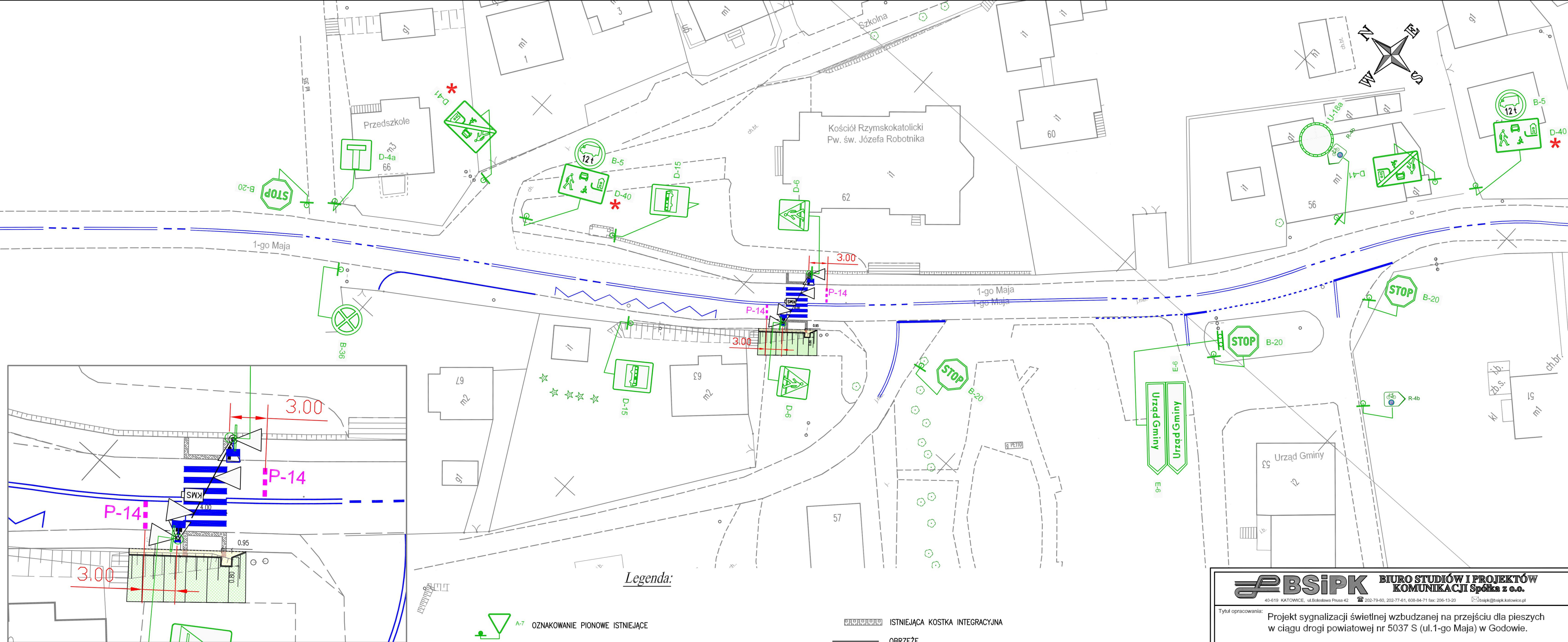
Tytuł opracowania: Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ul. 1-go Maja) w Godowie.

Branża: SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

Treść rysunku: Inwentaryzacja istniejącej organizacji ruchu

Udział	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data: Wrzesień 2018 r.	Stadium: P.B.W
Projektant:	mgr inż. Antoni Kowalski		<i>[Signature]</i>		Arkusze: 1 / 1
Opracował:	mgr inż. Antoni Kowalski		<i>[Signature]</i>	Skala: 1 : 500	
Edycja:	Dariusz Kowalski		<i>[Signature]</i>	Numer rysunku:	

18 1286-SY-02



Skala 1 : 250

Legenda:

- A-7 OZNAKOWANIE PIONOWE ISTNIEJĄCE
- OZNAKOWANIE POZIOME ISTNIEJĄCE
- P-14 PROJEKTOWANA LINIA P-14 W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ SYGNAL.ŚWIETLNEJ
- DOŚWIETLENIE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH
- PROJEKTOWANA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

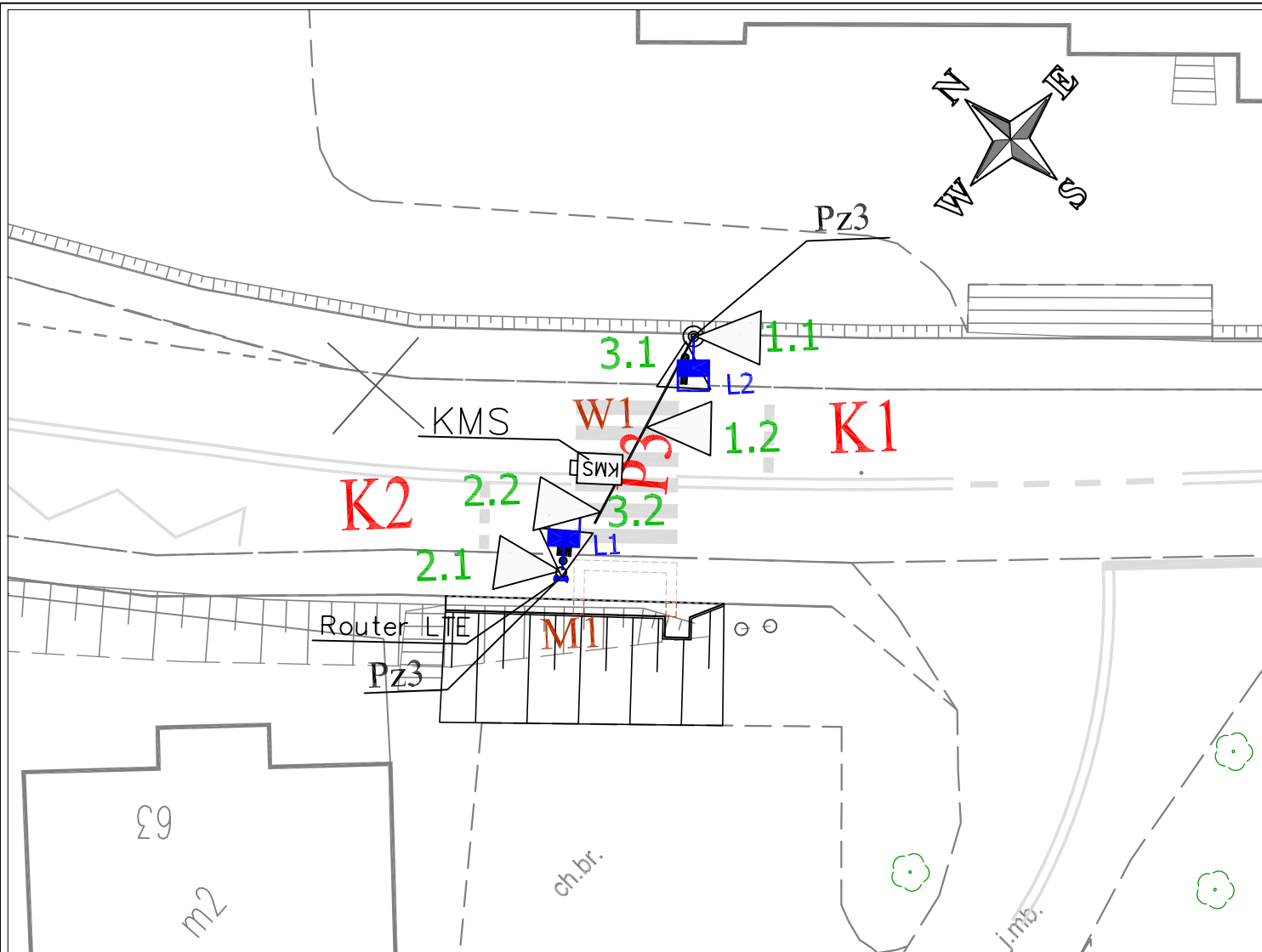
- ISTNIEJĄCA KOSTKA INTEGRACYJNA
- OBRZEŻE
- CHODNIK PROJEKTOWANY – NAWIERZCHNIA ROZBIERALNA
- SKARPA UMOCNIONA GEOWŁÓKNINĄ
- KOSTKA INTEGRACYJNA UZUPEŁNIENIE

Uwaga!
 * Znaki D-40 i D-41 zamontować na dwóch słupkach jezeli na dzien realizacji inwestycji ustawione są tylko na jednym

BSiPK BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW KOMUNIKACJI Spółka z o.o.
 40-619 KATOWICE, ul.Bolesława Prusa 42 ☎ 202-79-60, 202-77-61, 608-84-71 fax: 206-13-20 ✉ bsipek@bsipek.katowice.pl

Tytuł opracowania: Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ul.1-go Maja) w Godowie.
 Branża: SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
 Treść rysunku: Projekt docelowej organizacji ruchu

Udział	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data: Wrzesień 2018 r.	Stadium: P.B.W
Projektant:	mgr inż. Antoni Kowalski			Skala: 1 : 500	Arkusze: 1 / 1
Opracował:	mgr inż. Antoni Kowalski				
Edycja:	Dariusz Kowalski				
Numer rysunku:					18 1286-SY-03



Legenda:

- 1.1 - sygnalizator kołowy wraz z numerem
- 3.1 - sygnalizator pieszy typ. slim wraz z numerem
- L2 - lampy doświetlające przejście wraz z numerem
- kamera monitoringu
- Pz3 - przycisk zgłoszeniowy (nr grypy pieszej)
- K1 - numer grupy sygnalowej
- M1 W1 - numer konstrukcji wsporczej



**BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW
KOMUNIKACJI Spółka z o.o.**

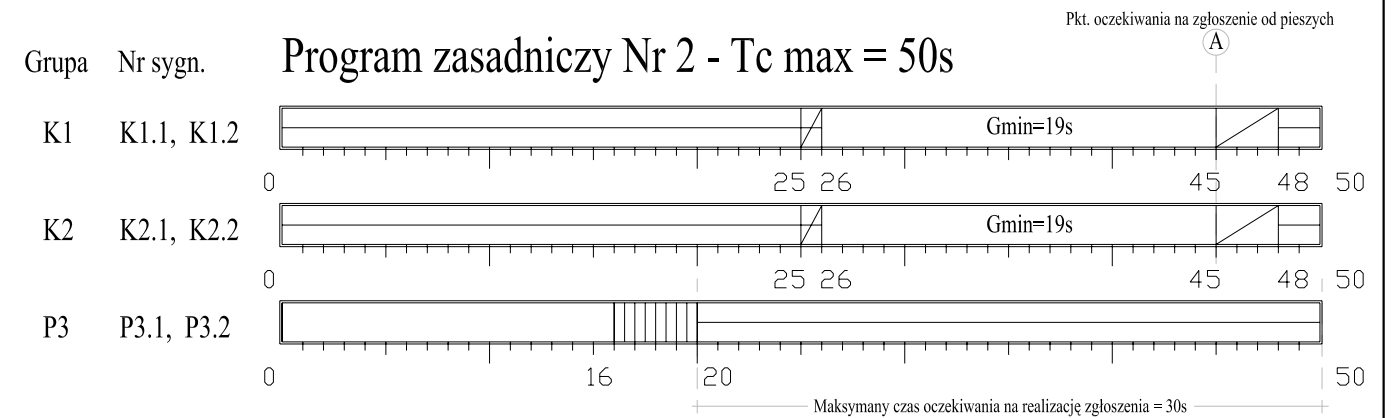
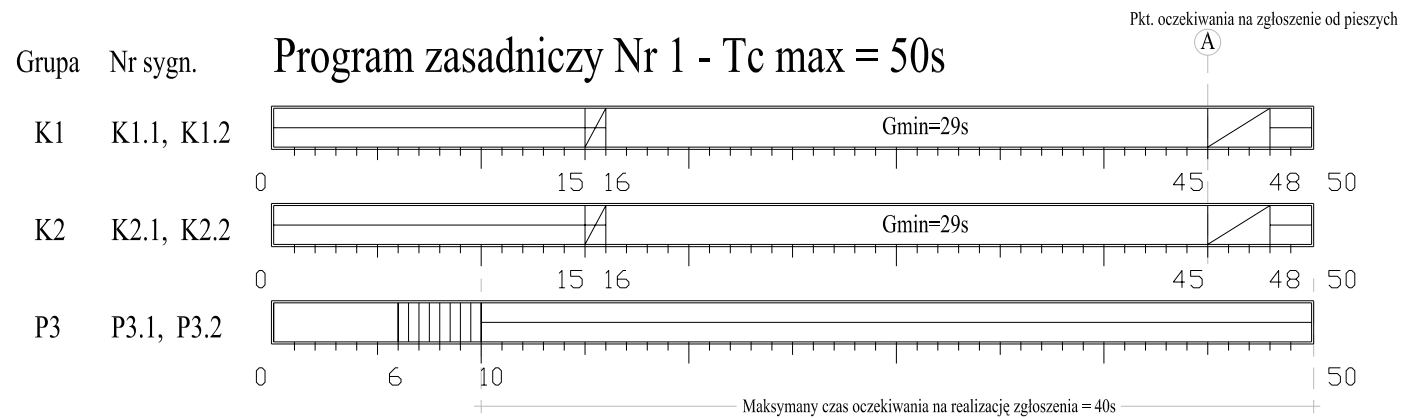
40-819 KATOWICE, ul.Bolesława Prusa 42 ☎ 202-79-80, 202-77-81, 808-84-71 fax: 208-13-20 ✉ bsipk@bsipk.katowice.pl

Tytuł opracowania: Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzanej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ul.1-go Maja) w Godowie.

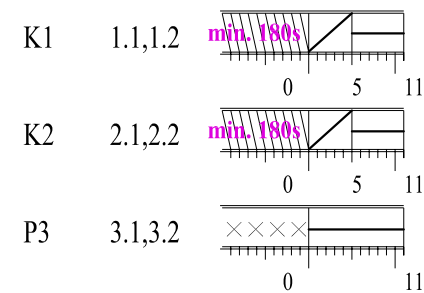
Branża: SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

Treść rysunku: Rozlokowanie elementów sterowania wraz z numeracją

Udział	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data:	Stadium:
Projektant:	mgr inż. Antoni Kowalski			Wrzesień 2018 r.	P.B.W
Opracował:	mgr inż. Antoni Kowalski			Skala:	Arkusze:
Edycja:	Dariusz Kowalski			1 : 250	1 / 1
				Numer rysunku:	18 1286-SY-04



Program startowy



Program końcowy

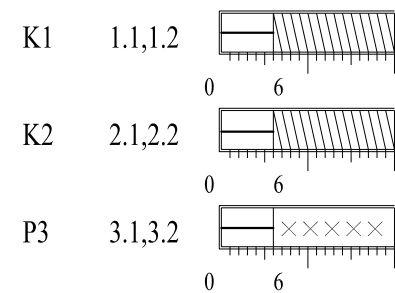
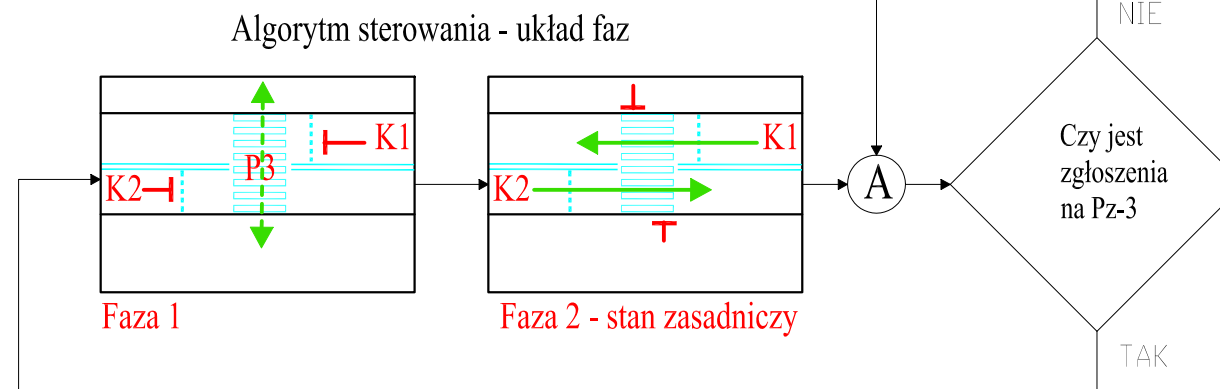


Tabela czasów międzyzielonych minimalnych dla grup kolizyjnych

	dojazd	K1	K2	P3
ewakuacja				
K1				5
K2				5
P3		5	5	

Tabela czasów międzyzielonych zakodowanych dla grup kolizyjnych

	dojazd	K1	K2	P3
ewakuacja				
K1				5
K2				5
P3		6	6	



Uwagi!

- Sygnalizacja pracuje w trybie "Preference" - w stanie zasadniczym otwarte są grupy kołowe K1, K2.
- Obsługa przejścia dla pieszych (grupy P3) odbywa się w programach zasadniczych wyłącznie na podstawie zarejestrowanych zgłoszeń na przyciskach Pz-3.
- Grupy K1 i K2 wywołane są automatycznie po zrealizowaniu obsługi przejścia (grupa P3).
- Minimalny gwarantowany czas otwarcia grup K1, K2 wynosi:
 - dla programu Nr 1 - Gmin=29s,
 - dla programu Nr 2 - Gmin=19s
- Po zrealizowaniu otwarcia grup K1, K2 na czas gwarantowany Gmin, sterownik na końcu Fazy 2 sprawdza czy zostało zarejestrowane zgłoszenie zapotrzebowania na otwarcie przejścia (grupy P3) na przyciskach zgłoszeniowych Pz-3 i jeśli:
 - zgłoszenie zostało zarejestrowane (TAK) to przechodzi on do Fazy 1 z zachowaniem zakodowanych czasów międzyzielonych,
 - zgłoszenie nie zostało zarejestrowane (NIE) to "zatrzymuje odliczanie cyklu" i oczekuje w pkt. "A" na zarejestrowanie zgłoszenia na przyciskach Pz-3 dalej wyświetlając sygnał zielony w grupach K1, K2 (bez odliczania cyklu),
- Dobowo - tygodniowy plan pracy:
 - Program nr 1 - od Pn. do Sob. - program kolorowy w godz. 06:00 - 22:00, następnie program ostrzegawczy w godz. 22:00 - 06:00 w Niedz. - program kolorowy w godz. 14:00 - 22:00, następnie program ostrzegawczy w godz. 22:00 - 06:00
 - Program nr 2 - w Niedz. - program kolorowy w godz. 06:00 - 14:00, następnie program Nr 1
- Jako program awaryjny w przypadku wykrycia uszkodzenia przycisków dla pieszych, zastosować wyżej przedstawione programy przy założeniu cyklicznego wywołania wszystkich grup na czas Gmin, z zachowaniem dobowo - tygodniowego planu pracy.

Legenda

- Sygnał zielony
- Sygnał żółty
- Brak sygnału
- Sygnał zielony pulsujący
- Sygnał żółty pulsujący (ostrzegawczy)
- Możliwe otwarcie grupy pieszej
- Sygnał czerwony
- Sygnał czerwono-żółty
- Możliwy sygnał w grupie ostrzegawczej

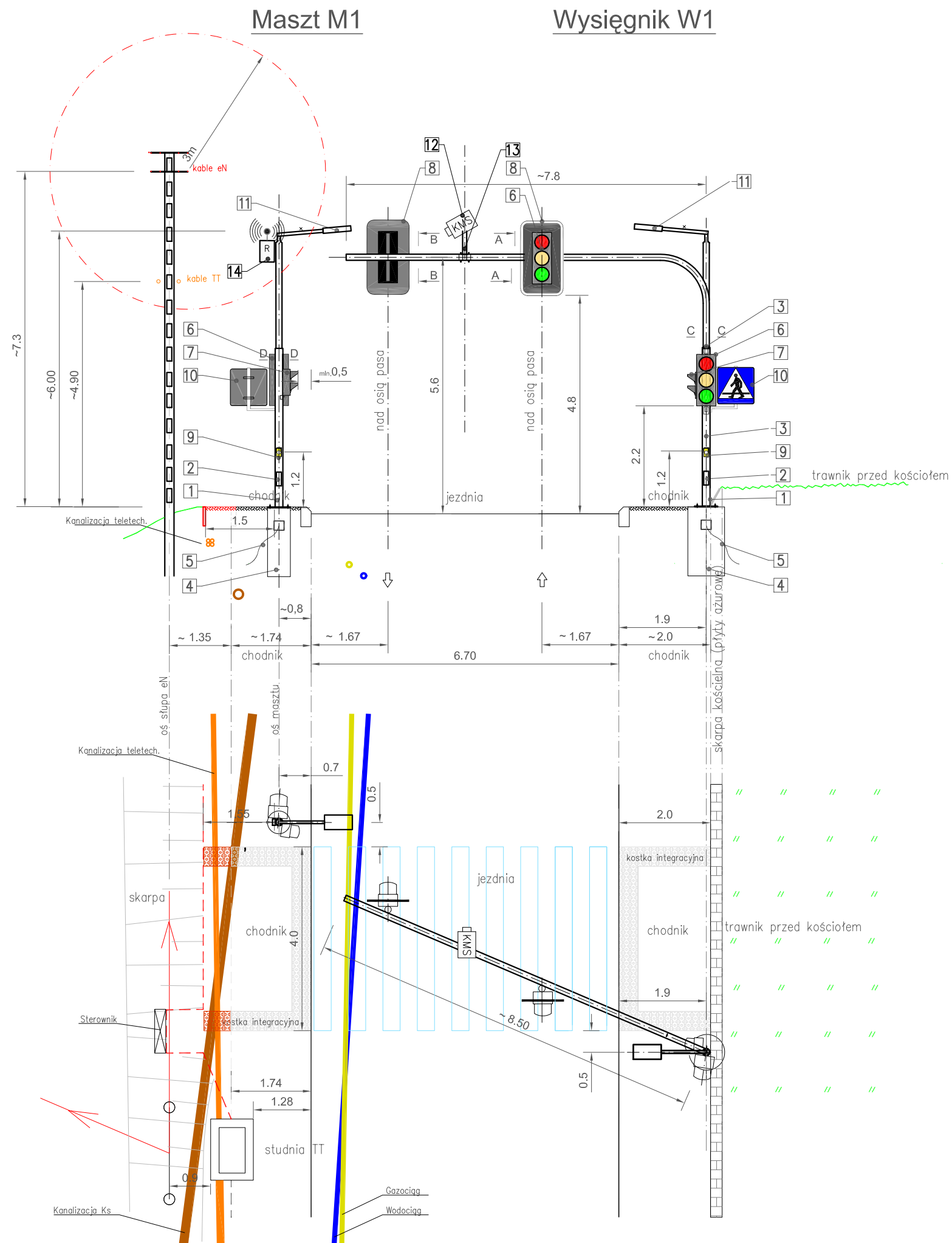
BSiPK BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW KOMUNIKACJI Spółka z o.o.
40-619 KATOWICE, ul.Bolesława Prusa 42 ☎ 202-79-60, 202-77-61, 608-84-71 fax: 206-13-20 ✉ bsipk@bsipk.katowice.pl

Tytuł opracowania: Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ul.1-go Maja) w Godowie.

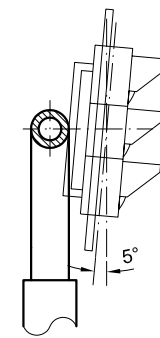
Branża: SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

Treść rysunku: Program sygnalizacji świetlnej wraz z algorytmem pracy

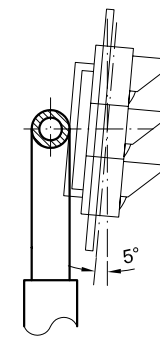
Udział	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data: Wrzesień 2018 r.	Stadium: P.B.W
Projektant:	mgr inż. Antoni Kowalski			Skala:	Arkusze: 1 / 1
Opracował:	mgr inż. Antoni Kowalski			Numer rysunku: 18 1286-SY-05	
Edycja:	Dariusz Kowalski				



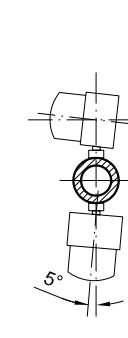
A - A



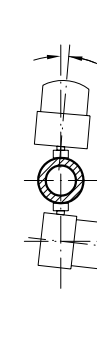
B - B



C - C



D - D



14	Router LTE
13	Wspornik kamery monitoringu (CCTV)
12	Kamera monitoringu stacjonarna (CCTV)
11	Lampy oświetlające przejście
10	Znaki D6 przykręcane do konsoli na wysięgniku
9	Przycisk zgłoszeniowy dla pieszych
8	Ekran kontrastowy
7	Latarnia sygnałowa typ slim – sygnalizator pieszy 2x 200
6	Latarnia sygnałowa – sygnalizator kołowy ogólny 3 x 300
5	Kabel sterowniczy
4	Fundament wysięgnika
3	Konsole (mocowanie dwupunktowe)
2	Wnęka wyposażona w listwę zaciskową
1	Wysięgnik
Nr	Nazwa elementu

UWAGI

- wymiar ogólny wysięgników oraz odległości od krawędzi jezdni ustalić po wykonaniu fundamentów z uwagi na warunki terenowe
- w razie innej odległości niż w dokumentacji skorygować projektowane odległości tak, aby sygnalizatory znajdowały się nad osiã odpowiedniego pasa ruchu
- rozmieszczenie i lokalizację wysięgników i masztów pokazano na rys. nr 18 1286-SY-04

BSiPK BIURO STUDIÓW I PROJEKTÓW KOMUNIKACJI Spółka z o.o. <small>40-619 KATOWICE, ul.Bolesława Prusa 42 202-79-60, 202-77-61, 608-84-71 fax: 206-13-20 bsipk@bsipk.katowice.pl</small>					
Tytuł opracowania: Projekt sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5037 S (ul.1-go Maja) w Godowie.					
Branża: SYGNALIZACJA ŚWIETLNA					
Treść rysunku: Kompletne konstrukcje wsporcze - wytyczne ogólne					
Udział	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data: Wrzesień 2018 r.	Stadium: P.B.W
Projektant:	mgr inż. Antoni Kowalski		<i>[Signature]</i>	Skala: 1 : 100	Arkusze: 1 / 1
Opracował:	mgr inż. Antoni Kowalski		<i>[Signature]</i>	Numer rysunku: 18 1286-SY-11	
Edycja:	Dariusz Kowalski		<i>[Signature]</i>		